Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 21 / 05. MAI 2021

Hamilton gewinnt Portugal-GP

WM-Rivalen auf Tuchfühlung

IndyCar in Texas

Triumph & F1-Test für Pato O'Ward

Supercross-WM in Salt Lake City

Finalsieg & Titel für Cooper Webb

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 21



Nürburgring Langstrecken-Serie

Emotionaler Erfolg für Frikadelli-Porsche



Motorrad-WM in Jerez

Ducati-Doppelsieg auf der Angststrecke



Sportwagen-WM in Spa

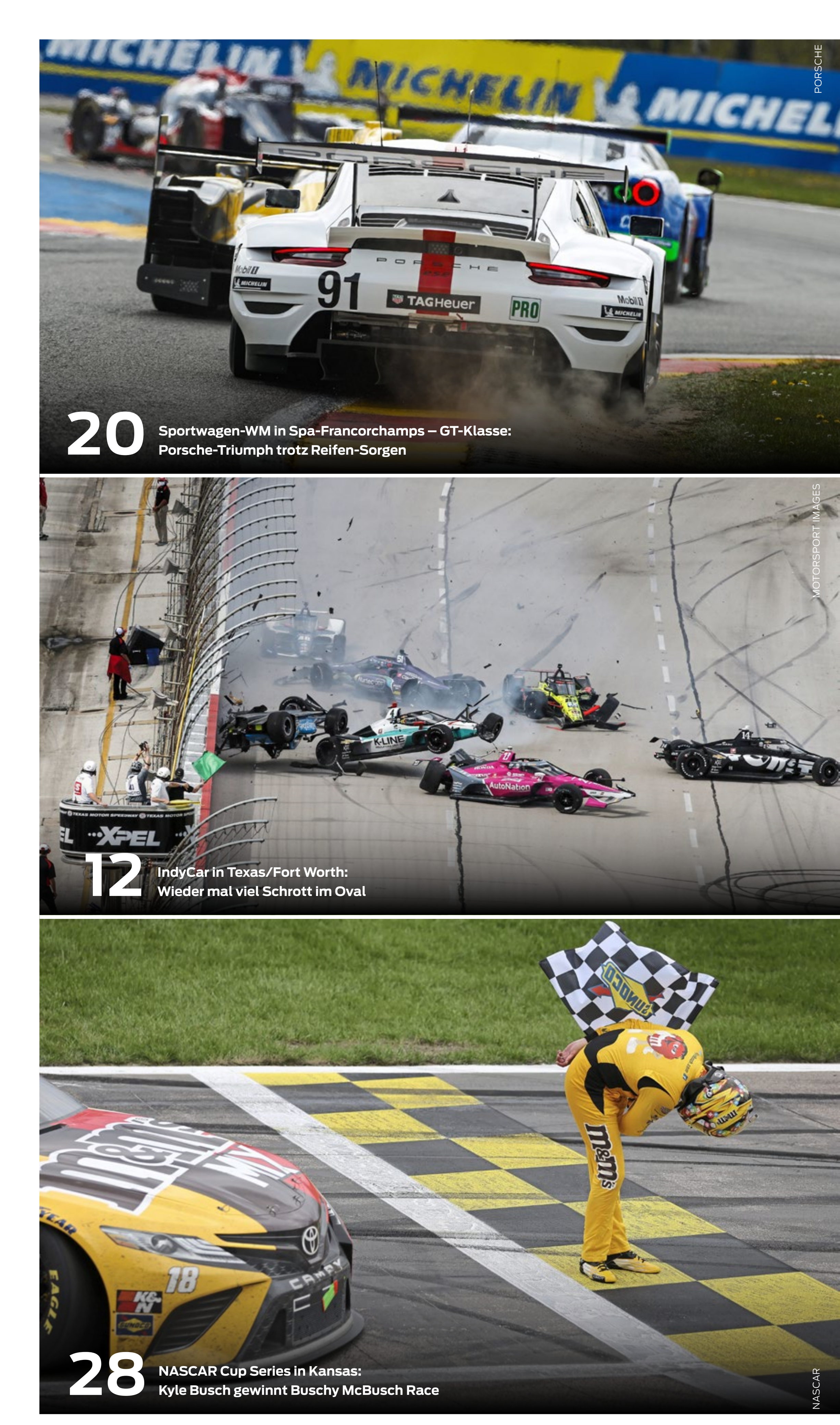
Toyota gewinnt bei Hypercar-Premiere

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



PORSCHE

MOTORSPORT IMAGES

NASCAR

Editorial

Kinder, wie die Zeit vergeht: Die Sportwagen-WM startete in Spa in die neunte Saison. Die historische und die aktuelle Bilanz fallen eher gemischt aus.

Fast ein Jahrzehnt ist die Sportwagen-WM nun alt. Wie fällt die Zwischenbilanz aus? Kräftige Erinnerungen an Hochphasen mischen sich mit kaum noch erkennbaren Schemen der „Übergangsjahre“, von denen diese Weltmeisterschaft definitiv zu viele hatte. Eine Hochphase bescherten uns die LMP1-Hybrid-Wüteriche von Audi, Porsche und Toyota zwischen 2014 und 2017, in Erinnerung bleiben auch die legendären 24h-Rennen in Le Mans mit jeweils 17 Werkswagen in der GTE-Pro-Klasse (2018 und 2019).

Durch die anhaltende Dürrephase in der Topklasse ist seit 2018 der Ruhm der goldenen Hybrid-Ära abgeplatzt. Wir gehen jetzt ins vierte Jahr, ohne dass Toyota nennenswerten Wettbewerb hätte. Und es wird noch bis Spa 2022 dauern, bevor mit Peugeot endlich ein Gegner da ist. Gleichzeitig ist die GTE-Pro-Kategorie als Herstellerklasse im GT-Sport tot und wartet auf ihre Bestattung. Aber weil Porsche und Ferrari noch ein wenig mit den alten Spielzeugen herumdaddeln wollen, kommt in der WEC die Wachablösung im GT-Sport frühestens 2023, dann sollen die rüstigen GT3-Krieger die Festung Le Mans schleifen. Doch bis dahin fließt noch viel Wasser die Sarthe hinunter.

Die aktuelle Bilanz ist ähnlich getrübt wie die historische. Beim Saisonstart der WEC in Spa standen zwar 35 Autos in der Nennliste, aber lassen wir uns nicht in die Irre führen: 14 LMP2- und 12 GTE-Am-Autos sagen vor allem eines, nämlich dass die Hersteller fehlen. Toyota bei den Hypercars, Porsche und Ferrari in der GTE-Pro – that's it.

Doch seien wir fair, es geht ja auch um die Perspektive. Der Pfeil zeigt nicht mehr nach unten, sondern nach oben: Im nächsten Jahr kommt Peugeot, im übernächsten Jahr dann Ferrari, rechtzeitig zum 100. Geburtstag der Sportwagen-Prinzessin, dem 24h-Rennen in Le Mans. Damit nicht genug: Zum Geburtstag reist auch die LMDh-Mischpoke aus den USA an. Die Amis feiern im Januar 2023 in Daytona ihren Neuanfang in der Topklasse. Mit dabei bisher: Acura, Audi, Porsche, sicher GM, vielleicht auch BMW und Lamborghini. Wenn die dann alle in Le Mans auf der Startgeraden stehen, schwafeln wir sicher alle wieder von einer großartigen Blütephase im Langstreckensport.

Zum Schluss mal Beifall: Die WEC hat ihr blödsinniges Quali-Format gekippt, endlich. Bisher wurde das Zeitenmittel von zwei Piloten zur Erstellung der Startreihenfolge verwendet. Es war das unsinnigste Quali-Format aller Zeiten! Jetzt fährt wieder ein Pilot gegen die Uhr, so wie überall auf der Welt. Applaus fürs Qualifying, Schmährufe fürs Rennen: Die meisten WEC-Läufe sind Langweiler, die man am besten in der Highlight-Zusammenfassung anschaut. Statt FCY-Phasen sollte die WEC lieber das Safety Car einsetzen, da wird das Feld zusammengeführt, dann ist beim Neustart der Teufel los. Die IMSA-Serie macht es vor.



Marcus Schurig
Redakteur



MSa-Paddock



BESUCH UNTER KOLLEGEN
Reporterin Bianca Leppert war wie immer für die Berichterstattung zur Nürburgring Langstrecken-Serie in der Eifel vor Ort. Dort besuchte sie Redaktionskollege Michael Bräutigam, der sich am Steuer eines BMW selbst ins 4-Stunden-Rennen stürzte.



IN DER KÜHLEN SONNE SPANIENS
Zwar schien das ganze Wochenende die Sonne, es wehte aber ein kühler Wind in Jerez. So musste MSa-Reporter Imre Paulovits den Pullover die ganze Zeit über anlassen. Erst ganz zum Schluss kam T-Shirt-Wetter.



JOURNALISTEN-BIER IM LOCKDOWN
Belgien verharrte beim WEC-Saisonstart in Spa im Lockdown, aber Not macht erfinderisch: Marcus Schurig stiftete Tegernseer Hell, die Verkostung erfolgte mit Kollegen auf dem Hotelparkplatz. Prost!



35 **Motorrad-WM in Jerez – Moto2-Klasse: Schrötter immerhin in den Top 10**

INTACT GP/GLAENZEL

Hamilton zeigt Kä

In Portugal lieferten sich die Topfahrer einen Schlagabtausch, wie man ihn lange nicht in der Formel 1 gesehen hat. Lewis Hamilton fiel zunächst auf Rang 3 zurück, startete dann aber eine imposante Aufholjagd.

Von: **Tobias Grüner**

Warum krachte Räikkönen in den Teamkollegen?

Der spannende Portugal-Grand-Prix begann mit einem Knalleffekt. Kimi Räikkönen war am Ende der ersten Runde in den zweiten Alfa Romeo von Antonio Giovinazzi gekracht. Dabei ging der Frontflügel des Finnen zu Bruch und verteilte sich quer über die Zielgerade. Ein paar Trümmer hatten sich auch unter dem Auto verkeilt, weshalb der Iceman in Kurve 1 nicht verzögern konnte und ins Kiesbett rutschte. Doch warum war Räikkönen überhaupt mit seinem Teamkollegen kollidiert?

Aus der Onboard-Perspektive sah es so aus, als sei der Routinier dem Schwesterauto grundlos auf das Hinterrad gefahren. „Das war ganz klar mein Fehler", entschuldigte sich der 41-Jährige. „Ich habe etwas am Lenkrad gecheckt und eine Einstellung geändert. Schon in der letzten Kurve hatte ich irgendwas falsch verstellt. Und dann bin ich einfach in ihn reingefahren." Zum Glück für Alfa Romeo ging die Szene für Giovinazzi glimpflich aus. Der Italiener konnte ohne Plattfuß weiterfahren.

Warum verpennte Hamilton den Restart?

Das Safety Car blieb vier Runden auf der Bahn, bis das Räikkönen-Wrack weggeräumt war. Dann endlich bog Bernd Mayländer mit seinem roten Mercedes in die Box ab, um den Weg für die beiden schwarzen Mercedes hinter ihm frei zu machen. Valtteri Bottas kontrollierte als Spitzenreiter das Tempo. Der Finne zog aber erst an, als das Feld schon auf die Zielgerade eingebogen war, um seinen Verfolgern nicht zu früh Windschatten zu spenden. Und dabei erwischte er seinen Teamkollegen auf dem falschen Fuß.

Lewis Hamilton verpennte den Restart komplett: „Ich habe mich natürlich zunächst auf Valtteri konzentriert", berichtete Hamilton später. „Doch dann habe ich für einen Sekundenbruchteil in den Rückspiegel geschaut, um zu sehen, wo Max ist. Und genau in diesem Moment hat Valtteri Gas gegeben." Ein Zufall war das nicht, wie Bottas berichtet: „Ich konnte sehen, wie er in den Spiegel geschaut hat."

Verstappen nutzte die Gelegenheit direkt aus und startete vor der ersten Kurve erfolgreich die Attacke. Und auch da unterlief Hamilton ein Fehler, wie er selbst zugab: „Max war sofort in meinem Windschatten. Kurz bevor er rausziehen wollte, bin ich selbst auf die Innenspur gewechselt. Aber dadurch hatte Max außen plötzlich den Windschatten von Valtteri. Das war nicht besonders schlau von mir."

Hat Mercedes jetzt die Oberhand?

Hamilton bügelte seinen Restart-Fauxpas relativ schnell wieder aus. In Runde 11 kam Verstappen in der vorletzten Kurve leicht aus dem Tritt. Da machte der Weltmeister mit Hilfe des DRS kurzen Prozess. Und nur neun Runden später war auch Bottas fällig und die gewohnte Mercedes-Reihenfolge war wiederhergestellt.

Verstappen konnte den zweiten Mercedes nicht ganz so einfach überholen. Der Imola-Sieger musste sich mit seinem Angriff bis nach dem Boxenstopp gedulden. Weil Red Bull die harten Reifen schneller ins Arbeitsfenster bekam, presste sich Verstappen vor Kurve 5 innen vorbei. „Sie hatten einen besseren Topspeed als wir", erkannte Red-Bull-Teamchef Christian Horner. „Es war für sie leichter, uns zu überholen, als andersherum."

Kaum war Verstappen an Bottas vorbei, versuchte er die Lücke hinter Hamilton zu schließen. Doch der Weltmeister war im zweiten Stint einfach zu schnell: „Auf den harten Reifen hatten sie einen Vorteil", gab Horner zu. „Dass wir einen Mercedes schla-



Kimi Räikkönen war seinem Teamkollegen am Ende der ersten Runde aus Unachtsamkeit auf den Hinterreifen gefahren

WILHELM

mpfer-Qualitäten



Nach Siegen steht es jetzt zwei zu eins für Hamilton. Doch schon in Barcelona will Verstappen kontern. Kleine Fehler können das WM-Duell entscheiden

Nach dem Wechsel auf harte Reifen schnappte sich Verstappen immerhin noch den Bottas-Mercedes

RED BULL

WILHELM

gen konnten, ist für uns schon gut. Auf einer Strecke, auf der wir letztes Jahr 30 Sekunden Rückstand hatten, lieferten wir ihnen einen harten Kampf."

An einen entscheidenden Mercedes-Vorteil glaubt auch das Siegerteam nicht: „Die Autos liegen dicht zusammen. Schon im Qualifying hätte jeder der ersten drei die Pole holen können", analysierte Chefingenieur Andrew Shovlin. „Im Rennen war auch kein Auto richtig überlegen. Es gab nur einen überlegenen Fahrer, und der hieß Lewis Hamilton. In Spanien kann es ganz anders aussehen. Da drohen überhitzende Reifen. Damit hatten wir schon in Bahrain Probleme."

Auch Horner wollte das Ergebnis nicht überbewerten: „Die Bedingungen waren mit der Kälte, dem Wind und dem rutschigen Asphalt sehr unnormal. Wenn wir ein Standard-Rennen in Barcelona haben, dann sollten wir mehr über das Kräfteverhältnis wissen. Klar ist nur, dass es sehr eng zugeht. Kleine Fehler können den Ausschlag geben. Mercedes und Red Bull sind klar die stärksten Teams im Feld. Lewis und Max sind die herausragenden Fahrer. Der große Gewinner ist aber die Formel 1 als Ganzes."

Warum holte Mercedes Bottas so früh an die Box?

Im Finale rief Mercedes Bottas an die Box, um mit weichen Reifen die schnellste Rennrunde zu attackieren, die zu diesem Zeitpunkt Sergio Pérez innehatte. Zur Überraschung aller Experten kam das Kommando schon drei Runden vor Schluss. So ermöglichte man Red Bull noch eine Chance zum Konter.

Es schien, als wollten die Mercedes-Ingenieure ihrem Fahrer eine zusätzliche Aufwärmrunde ermöglichen. Doch dem widersprach Teamchef Toto Wolff: „Das war einfach nur ein dummer Moment von uns. Aus solchen Situationen müssen wir lernen." Der Fehler hätte dem großen WM-Rivalen Verstappen beinahe einen Bonuspunkt geschenkt. Red Bull reagierte sofort und setzte den Holländer ebenfalls auf weiche Reifen. Mit der allerletzten Runde unterbot er die Vorgabe von Bottas um 16 Tausendstel. Doch zum Glück für Mercedes strich die Rennleitung die Zeit, weil Verstappen in Kurve 14 eine Handbreit neben die Strecke geraten war.

Warum attackierte Red Bull die FIA-Schiedsrichter?

Im Red-Bull-Lager reagierte man sauer auf den geklauten Bonuspunkt. Sportchef Helmut Marko fand deutliche Worte: „Das mit den Track-Limits ist wirklich lästig. Wir haben in Bahrain einen Sieg verloren, gestern die Pole-Position und jetzt noch die schnellste Runde. Aller guten Dinge sind drei. Da muss sich was ändern. Entweder gibt es eine Begrenzung mit richtigen Kerbs, oder man macht da Kies hin, sodass es eine automatische Bestrafung gibt, wenn man rausfährt."

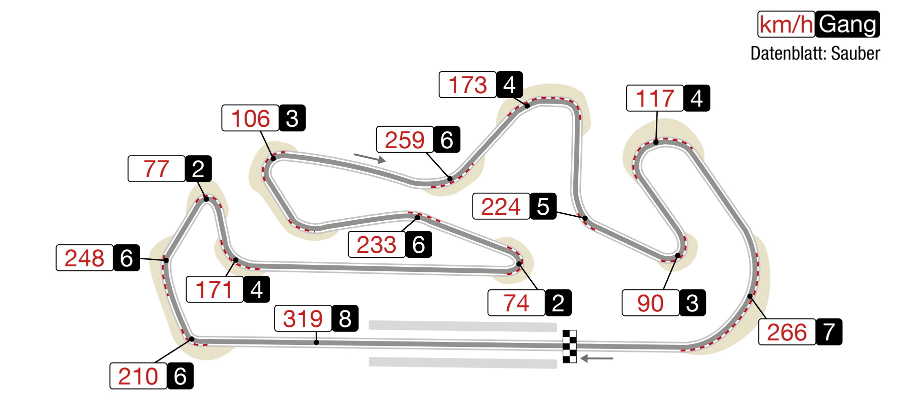
Im ganzen Rennen wurde nur Verstappen nach einem Verstoß in Kurve 14 die Rundenzeit gestrichen. Misst die FIA hier etwa mit zweierlei Maß? Rennleiter Michael Masi dementiert: „Am Sonntag wurde eine Reihe von Rundenzeiten wegen Verstößen in verschiedenen Kurven gestrichen – genau wie schon im Qualifying und in den Trainings. Wir haben das bei allen Fahrern gleich gehandhabt. Es lief konstant nach den vorher festgelegten Regeln ab. Jeder Fahrer, der in Kurve 14 neben der Strecke war und in den Mini-Sektoren eine persönliche Bestzeit fuhr, was bei Verstappen der Fall war, bekam seine Zeit gestrichen."

Bei Red Bull sorgte auch noch der Fall Lando Norris für Ärger, der nach dem Restart Sergio Pérez überholt hatte: „Norris war mit allen vier Rädern neben der Strecke, da hat es nichts gegeben", schimpfte Marko. „Das ist kein richtiges Racing, wenn da so mit den Regeln herumjongliert wird." Auch hier hatte Rennleiter Masi eine passende Antwort parat: „Red Bull hat uns das schon während des Rennens gemeldet. Wir haben die Szene untersucht und festgestellt, dass Lando den Überholvorgang nicht in Kurve 4 außerhalb der Strecke vollzogen, sondern Sergio erst vor Kurve 5 am Ende der DRS-Zone ausgebremst hat." ■

GP PORTUGAL: 3. VON 23 LÄUFEN, 2. MAI 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,653 km**
Runden:	**66**
Distanz:	**306,826 km**
Zuschauer:	**0**
Wetter:	**20 Grad, bewölkt**
Topspeed Qualifikation:	**323,7 km/h (Alonso)**
Topspeed Rennen:	**333,1 km/h (Ocon)**
Gangwechsel/Runde:	**40**
Volllastanteil:	**72 % (1500 m = 20,0 s)**
Pole-Position–1. Kurve:	**309 m**
Führungswechsel:	**3**



STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Startnummer
1	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.18,348 min	77
2	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.18,355 min	44
3	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.18,746 min	33
4	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Honda, 1.18,890 min	11
5	Carlos Sainz, E Ferrari, 1.19,039 min	55
6	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 1.19,042 min	31
7	Lando Norris, GB McLaren-Mercedes, 1.19,116 min	4
8	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.19,306 minn	16
9	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.19,475 min	10
10	Sebastian Vettel, D Aston Martin-Mercedes, 1.19,659 min	5
11	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.19,109 min	63
12	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.19,216 min	99
13	Fernando Alonso, E Alpine-Renault, 1.19,456 min	14
14	Yuki Tsunoda, JAP Alpha Tauri-Honda, 1.19,463 min	22
15	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.19,812 min	7
16	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 1.19,839 min	3
17	Lance Stroll, CDN Aston Martin-Mercedes, 1.19,913 min	18
18	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.20,285 min	6
19	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, 1.20,452 minn	47
20	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 1.20,912 min	9

Startnummer

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Hamilton	66/34[2]	1:34.31,421 min = 194,761 km/h	m/h	1 (26,907 s)	1.20,933 min
2.	Verstappen	66	+ 29,148 s	m/h/s	2 (53,062 s)	1.20,695 min
3.	Bottas	66/19	+ 33,530 s	m/h/s	2 (53,511 s)	1.19,865 min
4.	Pérez	66/13	+ 39,735 s	m/h	1 (26,607 s)	1.20,643 min
5.	Norris	66	+ 51,369 s	s/m	1 (26,952 s)	1.21,696 min
6.	Leclerc	66	+ 55,781 s	m/h	1 (27,082 s)	1.21,696 min
7.	Ocon	66	+ 1.03,749 min	s/h	1 (27,033 s)	1.21,886 min
8.	Alonso	66	+ 1.04,808 min	m/h	1 (26,442 s)	1.21,032 min
9.	Ricciardo	66	+1.15,369 min	m/h	1 (28,639 s)	1.21,987 min
10.	Gasly	66	+ 1.16,463 min	s/m	1 (26,172 s)	1.22,014 min
11.	Sainz	66	+ 1.18,955 min	s/m	1 (25,829 s)	1.22,325 min
12.	Giovinazzi	65		m/h	1 (26,729 s)	1.22,167 min
13.	Vettel	65		s/m	1 (26,620 s)	1.22,416 min
14.	Stroll	65		s/m	1 (26,027 s)	1.21,970 min
15.	Tsunoda	65		m/h	1 (26,202 s)	1.22,058 min
16.	Russell	65		m/h	1 (26,843 s)	1.22,654 min
17.	Schumacher	64		m/h	1 (27,245 s)	1.22,755 min
18.	Latifi	64		m/h	1 (26,595 s)	1.23,155 min
19.	Mazepin[4]	64		m/h/s	2 (54,170 s)	1.23,641 min
20.	Räikkönen	1	Unfall (P 13)	s		

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; 2) Runden in Führung, Bestwerte in Rot; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert

FAHRER-WM

1.	Hamilton	2*	69 Punkte
2.	Verstappen	1	61 Punkte
3.	Norris		37 Punkte
4.	Bottas		32 Punkte
5.	Leclerc		28 Punkte
6.	Pérez		22 Punkte
7.	Ricciardo		16 Punkte
8.	Sainz		14 Punkte
9.	Ocon		8 Punkte
10.	Gasly		7 Punkte
11.	Stroll		5 Punkte
12.	Alonso		5 Punkte
13.	Tsunoda		2 Punkte

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	2 : 1
Verstappen – Perez	2 : 1
Ricciardo – Norris	2 : 1
Vettel – Stroll	1 : 2
Alonso – Ocon	1 : 2
Leclerc – Sainz	2 : 1
Gasly – Tsunoda	3 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	1 : 2
Schumacher – Mazepin	3 : 0
Russell – Latifi	3 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	2*	101 Punkte
2.	Red Bull-Honda	1	83 Punkte
3.	McLaren-Mercedes		53 Punkte
4.	Ferrari		42 Punkte
5.	Alpine-Renault		13 Punkte
6.	Alpha Tauri-Honda		9 Punkte
7.	Aston Martin-Mercedes		5 Punkte

GP PORTUGAL, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1:19.648 min	31
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,025 s	23
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,198 s	22
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,236 s	27
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,319 s	32
6.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,796 s	31
7.	George Russell	Williams	+ 0,881 s	29
8.	Lando Norris	McLaren	+ 0,987 s	26
9.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,032 s	27
10.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,152 s	27
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,246 s	29
12.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,347 s	31
13.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,442 s	28
14.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,655 s	31
15.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,733 s	25
16.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,757 s	31
17.	Callum Ilott	Alfa Romeo	+ 2.158 s	21
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,291 s	29
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,645 s	29
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 4,576 s	29

GP PORTUGAL, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1:19.837 min	33
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,143 s	26
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,344 s	28
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,360 s	33
5.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,383 s	32
6.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,398 s	31
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,523 s	33
8.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,581 s	31
9.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,590 s	31
10.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,679 s	28
11.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,721 s	34
12.	Lando Norris	McLaren	+ 0,920 s	28
13.	George Russell	Williams	+ 1,139 s	32
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,216 s	33
15.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,237 s	32
16.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,388 s	22
17.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,401 s	32
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,700 s	29
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,018 s	31
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,801 s	28

GP PORTUGAL, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1:18.489 min	21
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,236 s	21
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,331 s	19
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,351 s	25
5.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,371 s	19
6.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,512 s	23
7.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,561 s	24
8.	Lando Norris	McLaren	+ 0,783 s	18
9.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,885 s	26
10.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 0,926 s	26
11.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,996 s	25
12.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,093 s	19
13.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,099 s	23
14.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,460 s	20
15.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,544 s	22
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,601 s	17
17.	George Russell	Williams	+ 1,638 s	18
18.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,725 s	21
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,192 s	19
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,201 s	20

STATISTIK DES WOCHENENDES

15

Schon zum 15. Mal teilten sich Lewis Hamilton, Max Verstappen und Valtteri Bottas ein Podium. Damit hat das Trio in Portugal einen neuen Rekord aufgestellt. Zuvor hieß die häufigste Kombination Hamilton, Rosberg und Vettel, die sich 14-mal gegenseitig mit Champagner duschten. Ein Formel-1-Podium mit Alonso, Webber und Vettel gab es 13-mal. Zu Beginn des Jahrtausends hielten lange Zeit Michael Schumacher, Mika Häkkinen und David Coulthard den Rekord mit zwölf gemeinsamen Auftritten auf dem Treppchen. Wenn es dieses Jahr so weitergeht, dürften die Podiums-Piloten von Portimão ihren Rekord noch weiter ausbauen. Hamilton und Verstappen landeten bisher bei allen drei Rennen auf den ersten beiden Plätzen. Nur Bottas fehlt nach dem Crash von Imola ein Pokal in der Sammlung.

ZITAT DES RENNENS

„Überholen war leider nicht so einfach. Ich wollte Latifi in einen Fehler treiben. Er hat im ganzen Rennen aber nur zwei gemacht. Beim zweiten Mal hat es geklappt. Danach konnten wir unsere Pace zeigen."

Mick Schumacher



RED BULL

Hamilton, Verstappen und Bottas duschten sich zum 15. Mal gegenseitig

FAHRERNOTEN


09/10 Ø 9,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

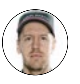

07/10 Ø 6,00
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

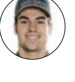

08/10 Ø 9,00
Max Verstappen
Red Bull Racing


07/10 Ø 6,67
Sergio Pérez
Red Bull Racing


09/10 Ø 9,00
Lando Norris
McLaren

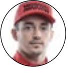

06/10 Ø 6,33
Daniel Ricciardo
McLaren

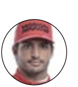

06/10 Ø 4,67
Sebastian Vettel
Aston Martin


04/10 Ø 6,33
Lance Stroll
Aston Martin

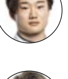

07/10 Ø 6,67
Fernando Alonso
Alpine F1


09/10 Ø 7,00
Esteban Ocon
Alpine F1


08/10 Ø 8,33
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


06/10 Ø 6,67
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


07/10 Ø 7,33
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


05/10 Ø 6,00
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


03/10 Ø 5,67
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 6,67
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


09/10 Ø 7,33
Mick Schumacher
Haas F1 Team


05/10 Ø 4,00
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


07/10 Ø 7,00
George Russell
Williams


05/10 Ø 5,00
Nicholas Latifi
Williams

Mercedes und Red Bull können sich diese Saison keine Fehler mehr erlauben. Den Topteams sitzt das Mittelfeld im Nacken

Weniger Geld ist mehr

Das Feld rückt zusammen. Die Spitzenteams haben nicht mehr so viel Vorsprung auf ihre Verfolger, und das Mittelfeld ist größer geworden. Der Kostendeckel wird die Abstände weiter schrumpfen lassen.

Von: **Michael Schmidt**

Formel-1-Rennen folgten seit der Saison 2017 einem einfachen Schema. Das Feld bestand aus drei Klassen. Vorne die zwei oder drei Spitzenteams, dahinter mit über einer Sekunde Rückstand ein großes Mittelfeld mit wechselnden Hauptdarstellern, und am Ende Williams.

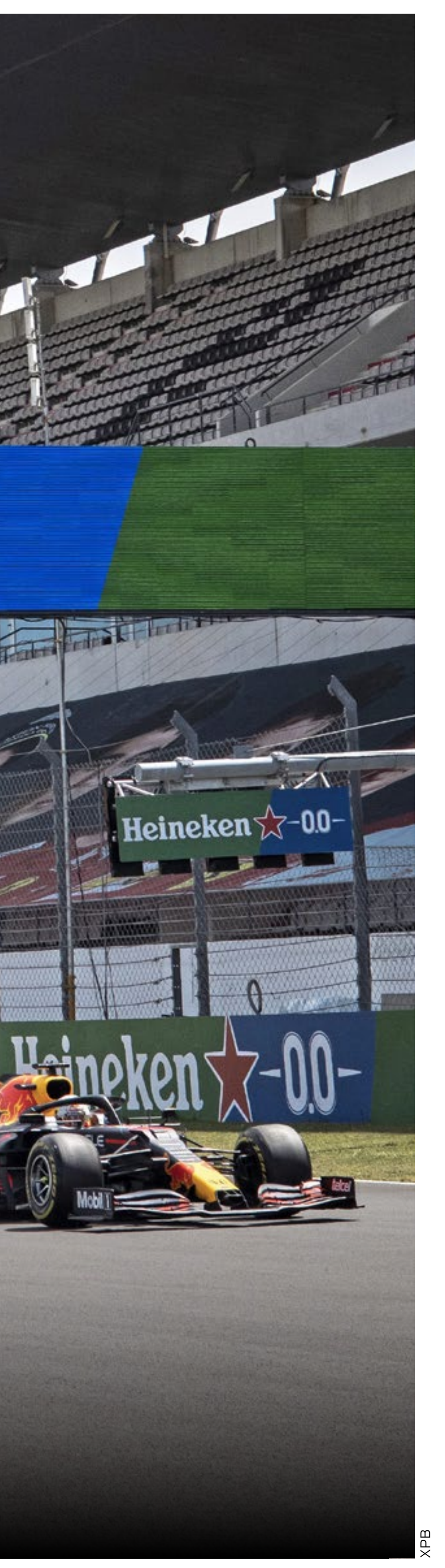
In der Saison 2020 deutete sich bereits ein Umschwung an. Die Siegkandidaten waren auf die Mercedes-Piloten und Max Verstappen geschrumpft. Das Mittelfeld verlor im Schnitt nur noch acht Zehntel auf die Sieger und brachte uns Rennsport zurück, wie wir ihn fast schon vergessen hatten. Die Strecke und die Tagesform entschied, ob McLaren,



Der Rest der F1-Welt ist gewachsen, aber in kleine Gruppen zerfallen. Je nach Strecke und Bedingungen ändern sich die Teilnehmer im Mittelfeld.

Racing Point, Renault, Ferrari oder Alpha Tauri die Nase vorne hatten. Im Tabellenkeller bekam Williams Gesellschaft von Alfa Romeo und Haas. Die drei bestritten ein Rennen für sich.

Im letzten Jahr des alten Reglements ist das Feld nun noch näher zusammengerückt. Mercedes und Red Bull haben auf eine Runde nur noch drei Zehntel Luft auf den Rest der Welt. Der ist einerseits gewachsen, andererseits in kleinere Gruppen zerfallen. Je nach Strecke kommen mal Alfa Romeo, mal Williams dazu. Echte Chancen auf den Platz an der



XPB



MOTORSPORT IMAGES

Im ganzen Formel-1-Feld sind die Abstände dieses Jahr geschrumpft



WILHELM

Unfälle können in Budget-Cap-Zeiten im doppelten Sinn teuer werden



XPB

Gibt es nächstes Jahr mit den neuen Autos noch mehr Spannung?

Sonne hinter den Topteams haben eigentlich nur McLaren und Ferrari. Alpine und Alpha Tauri fehlt die Konstanz. Haas fällt aus dem Rahmen. Es ist eine selbst gewählte Isolation am Ende des Feldes. Der US-Rennstall hat seit einem Jahr die Fahrzeugentwicklung praktisch eingestellt, um 2022 zurückzuschlagen.

Immer mehr Gleichmacher

Mercedes-Teamchef Toto Wolff sieht sich in seiner Forderung bestätigt: „Der beste Weg, das Feld zusammenzuführen, sind nicht dauernd neue, sondern konstante Regeln. Für die Teams an der Spitze wird der Entwicklungsspielraum immer kleiner. Damit holen die anderen automatisch auf.“ Die Schere könnte also 2022 wieder kurz aufgehen. Allerdings lassen die neuen Regeln weniger Spielraum für das bessere Auto. Da die Aerodynamik weniger komplex sein wird, sind schlaue Lösungen sichtbar und einfacher zu kopieren.

Und es kommen immer neue Gleichmacher dazu. Die Homologation nahm den reichen Teams die Möglichkeit, ihre Autos im großen Stil zu verändern. Ferrari hätte sein Auto gerne vorne und hinten verschlankt, musste sich aber zwischen Nase und Getriebe entscheiden. Für die Aerodynamiker galten noch strengere Restriktionen für Windkanalzeiten und CFD-Nutzung. Wer letztes Jahr schlecht war, durfte länger in den Windkanal. Den Motorenherstellern wurde die Prüfstandszeit beschnitten.

Wer sich bei einem so begrenzten Angebot die geringste Blöße gibt, wird bestraft. Alpine-Technikchef Marcin Budkowski sieht einen Zusammenhang zwischen ungenutzten Möglichkeiten und dem Abrutschen des französischen Nationalteams in die zweite Liga des Mittelfeldes: „Wir haben Windkanalzeit verloren, weil wir die Anlage umgebaut haben und einen Fehler in der Korrelation festgestellt haben. Außerdem hatten wir uns entschieden, erst für 2022 einen neuen Motor zu bauen. Unsere Gegner haben das schon dieses Jahr gemacht. Dafür wurden wir jetzt bestraft.“

Im Laufe der Saison schwindet ein weiterer Vorteil der großen Teams. Sie spüren jetzt schon die Auswirkungen des Kostendeckels. Mercedes, Red Bull und Ferrari operieren am Limit, hinterfragen jeden Prozess und jeden Kostenfaktor. „Wir lernen gerade in allen Bereichen Effizienz“, beschreibt Ferrari-Teamchef Mattia Binotto die neue Wirklichkeit. Toto Wolff gibt zu: „Wir müssen mit 80 bis 100 Millionen Dollar weniger auskommen als in der Vergangenheit.“ Vorbei die Zeit, wo man sich eine Parallelentwicklung leisten konnte, wo von Aerodynamik-Upgrades automatisch sechs Kits gebaut wurden, wo noch genug Geld vorhanden war, in Nebenkriegsschauplätze wie Boxenstopp-Ausrüstung oder Simulations-Werkzeuge zu investieren.

Plötzlich lernen auch die großen Teams, dass ein Crash wehtun kann. Weil Unfallschäden nur bis zu einem auf Erfahrungswerten basierenden Betrag in das Budget eingepreist wurden. Wird der übertroffen, muss anderswo gespart werden. Schlimmstenfalls bei der Fahrzeugentwicklung. Mercedes hatte mit dem Unfall von Bottas Glück und Pech. Glück, weil er früh in der Saison stattfand und man genug Zeit hat, die Budgetverteilung zu korrigieren. Pech, weil sämtliche Teile noch am Beginn ihrer Lebensdauer waren. „Wenn dir so ein Unfall im drittletzten Rennen passiert, hast du ein echtes Problem“, warnt Binotto. Gut so, meinen die Vertreter der kleinen Teams. „Bei uns war das immer so. Unser Budgetdeckel ist das Geld, das in der Kasse ist.“

Geld wird plötzlich ein kostbares Gut. Deshalb kämpfen die Teams um jeden Dollar. Weil Liberty 23 statt 21 Rennen in den Kalender gepresst hat, steigt der Budgetdeckel von 145 auf 147,4 Millionen Dollar. Für die drei zusätzlichen Sprintrennen erstritten sich die Top-Teams einen Abschlag von jeweils 50 000 Dollar von der Kostenobergrenze. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

QUAL DER WAHL
Welchen Ferrari würden Charles Leclerc und Mick Schumacher wählen, wenn sie sich aus dem Museum in Maranello einen aussuchen könnten? Für Schumacher ist klar: „Die Ferrari von 2002 und 2004." Sein Vater hat in diesen Autos zehn und 13 Grands Prix gewonnen. Und der Sohn ist beide schon gefahren. Leclerc würde sich neben dem Ferrari F2002 noch den 312 B3 aus der Saison 1974 mit nach Hause nehmen. „Der erste Ferrari von Niki Lauda." Jean Alesi feuerte ein solches Auto beim Historischen Grand Prix von Monaco auf der Zielgeraden in die Mauer, nachdem er von Marco Werner von hinten angeschoben wurde

WECHSEL DER SPORTART
Fernando Alonso vergleicht sich mit den Fahrern, die über den Winter das Team gewechselt haben. „Wir müssen uns alle an viele neue Dinge gewöhnen. Das Feedback von der Lenkung, den Bremsen, den Pedalen, den Randsteinen." Einen Unterschied sieht der Spanier allerdings zu seinen Ungunsten: „Meine Kollegen haben das Team gewechselt, ich die ganze Sportart."

HAMILTONS PIRELLI-TEST
Wenn Lewis Hamilton sich freiwillig zu Testfahrten meldet, dann muss es wichtig sein. Der Weltmeister stand zwei Tage nach dem Grand Prix in Imola Gewehr bei Fuß, als Pirelli zum 18-Zoll-Reifentest rief. „Als ich


MERCEDES

Hamilton mit seinem Test-Team

am Morgen aufwachte, habe ich es fast bereut", grinste Hamilton. Doch dann verrät er sich: „Ich habe es getan, weil ich nächstes Jahr noch dabei sein und Pirelli helfen will, ein besseres Produkt zu liefern." Hamilton gibt zu, dass der Zweikampf mit Max Verstappen das Feuer in ihm noch einmal neu entfacht hat.

SOCIAL-MEDIA-BOYKOTT
Die höchste englische Fußball-Liga hat am vergangenen Wochenende einen Social-Media-Boykott gestartet, um Facebook, Instagram & Co. unter Druck zu setzen, beleidigende Postings konsequenter zu löschen. Dieser Aktion schloss sich das halbe Fahrerfeld an. Nur die Formel 1 selbst wollte am Rennwochenende ihre Kanäle nicht ruhen lassen. Die Aufmerksamkeit war wichtiger als die gute Sache.

TEURE COVID-TESTS
Pro Formel-1-Rennen werden im Fahrerlager rund 6000 Covid-19-Tests durchgeführt. Dazu kommen für die Teams noch die Testungen zwischen den Veranstaltungen. Das geht ins Geld. Haas veranschlagt für diese Saison allein 690 000 Euro dafür.

TEURER BREXIT
Aus Sicht der in England stationierten Teams war der Brexit keine gute Idee. Die Zollformalitäten für Reisen auf den Kontinent und wieder zurück kosten pro Team rund 75 000 Euro.

TRAUER BEI HAAS
Teammitglieder von Haas trugen in Portimão eine schwarze Binde am Arm. Es war das Andenken an den Mechaniker Martin Shepherd, der vor zwei Jahren einen Motorradunfall hatte und nun, während des Imola-Wochenendes, seinen schweren Verletzungen erlag. Sein Name stand auch auf den Nasen der Autos von Schumacher und Mazepin.



HAAS

Trauer um Haas-Mechaniker

KOMMENTAR

Streng genommen gibt es in der Formel 1 nicht zehn Teams, sondern nur fünf. Da ist die Ferrari-Liga mit seinen Kunden Haas und Alfa Romeo. Dann die Mercedes-Fraktion mit Aston Martin und Williams an der Nabelschnur. Und natürlich der Red-Bull-Clan mit seiner kleinen Schwester Alpha Tauri. Innerhalb der einzelnen Partnerschaften bestehen nicht nur technische Abhängigkeiten. Wer Motor, Getriebe und Aufhängungen beim Werksteam einkauft, hat zumindest in technischen Fragen die gleichen Interessen und Absichten. McLaren und Alpine stehen allein da. Die Kooperation zwischen McLaren und Mercedes beginnt und endet beim Motor. McLaren ist zahlender Kunde, baut aber den Rest des Autos selbst. Man wird also Mercedes nur dort unterstützen, wo es um Fragen zum Motor geht. In allen


WILHELM

McLaren-Boss Zak Brown will anonyme Votings bei Regel-Abstimmungen

anderen Bereichen will McLaren weiter sein eigenes Süppchen kochen, hat aber Angst, von den Allianzen von Mercedes, Ferrari und Red Bull überstimmt zu werden. Es gab laut McLaren-Chef Zak Brown in den letzten Jahren einige Fälle, bei denen Kundenteams aus Verbundenheit für den großen Technikpartner gestimmt haben, auch wenn das Ergebnis gegen die eigenen Interessen ging. Der Amerikaner spielte auf die Diskussionen um die Reduzierung des Budgetdeckels an, bei denen einige kleine Rennställe aus Verbundenheit zu ihren großen Brüdern gegen eine weitere Absenkung stimmten. Obwohl sie davon den größten Nutzen gehabt hätten. Brown fordert deshalb mit sofortiger Wirkung geheime Abstimmungen in allen Gremien. Ich teile Browns Befürchtungen, glaube aber nicht, dass eine geheime Wahl viel hilft. Sie würde nämlich nie geheim bleiben. Und es gibt so etwas wie vorauseilenden Gehorsam. Der einzige Weg, das Problem aus der Welt zu schaffen, ist der, den Teams ein Mitspracherecht zu verweigern. Wenn beim Weltverband vernünftige Leute arbeiten, sollte man davon ausgehen, dass sie die besten Entscheidungen zum Wohle des Sports treffen. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Sollen Teams ein Stimmrecht haben oder nicht? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Ärger um Budget-Cap

Das aktuelle Reglement sieht bei Verstößen gegen das Budget-Cap keine sportlichen Strafen vor. Das könnte sich aber bald schon ändern.

Von: **Tobias Grüner**

Wenn ein Team in der Formel 1 zu viel Geld ausgibt, muss es aktuell nicht fürchten, WM-Punkte abgezogen zu bekommen oder Startplatzstrafen zu kassieren. Bei Budget-Cap-Verstößen sieht das Reglement nur vor, dass ein Team eine Geldstrafe bezahlen muss oder der erlaubte Kostenrahmen in der folgenden Saison reduziert wird. Der Abschreckungseffekt ist also relativ gering. Toto Wolff überraschte in Portimão mit der Aussage, dass sieben von zehn Teams gegen die Einführung von härteren Sportstrafen bei Finanz-Verstößen gestimmt hätten.

Dieser Darstellung widersprach allerdings sein Ferrari-Kollege Mattia Binotto: „Wir sind uns alle einig, dass es bei ernsten Verstößen auch sportliche Strafen geben muss. Aber wir haben uns zunächst darauf verständigt, dass zusammen mit der FIA erst einmal die Rahmenbedingungen genau definiert werden müssen. Toto war in der Sitzung der Formel-1-Kommission dabei. Eine formale Abstimmung stand gar nicht auf der Tagesordnung. Da muss es sich also um ein Missverständnis handeln.“ ■



WILHELM

Seit 2021 müssen die Teams unter einem Budget-Cap operieren

Formel 1

Wolff kämpft für Stroll

Der Streit zwischen Aston Martin und der FIA hat sich nur kurz abgekühlt. Jetzt schickt Aston-Martin-Chef Lawrence Stroll seinen Geschäftsfreund Toto Wolff in den Ring und droht mit Gericht.

Von: **Michael Schmidt**

Der Streit zwischen Aston Martin und der FIA hat sich nur kurz abgekühlt. Aston Martin behauptet weiter, dass die Regeländerungen zur Abrüstung der Autos ein Fahrzeugkonzept benachteiligen würden, nämlich Autos mit geringer Anstellung wie den Mercedes und den Aston Martin. Die Einschnitte am Unterboden sollen diese Autos mehr Abtrieb kosten als die, die hinten höher fahren. Aston Martin beruft sich darauf, dass die FIA die ursprüngliche Regeländerung im August korrigiert hat, ohne sich an das übliche Prozedere zu halten. In Imola ruderte Teamchef Otmar Szafnauer noch zurück: „Wir wollten nur rausfinden, ob alles korrekt abgelaufen ist.“

Tatsächlich aber erhöht Teambesitzer Lawrence Stroll den Druck. Der Kanadier hat jetzt seinen Geschäftsfreund Toto Wolff vor den Karren gespannt. Der soll den Weltverband dazu bewegen, die nachgeschobenen Regeländerungen zurückzunehmen. Dumm nur, dass Mercedes ein Siegerauto hat. Und dass eine nachträgliche Abstimmung vielleicht nicht die erforderliche Mehrheit bringt. Die Mercedes-Teams Williams und McLaren müssten gegen ihre eigenen Interessen stimmen. Stroll soll jetzt offen mit einem Gerichtsstreit drohen.

Auch er steht unter Druck: Die Investoren, die er ins Aston-Martin-Boot gezogen hat, müssen fürchten, dass der Plan nicht aufgeht. Erfolg auf der Rennstrecke sollte mehr Autos verkaufen. ■



XPB

Aston-Martin-Boss Lawrence Stroll will sich nicht mit den Regeln abfinden

NACHRICHTEN

HILFE FÜR MONTREAL

Zum zweiten Mal in Folge musste der GP Kanada abgesagt werden. Die Reisebeschränkungen und die sich derzeit ausbreitende P1-Variante des Corona-Virus hätten eine 14-tägige Quarantäne erfordert. Das war nicht praktikabel. Die Formel 1 gewährte Montreal wegen der außergewöhnlichen Umstände eine Vertragsverlängerung um zwei Jahre und arbeitet mit dem Veranstalter an einer Entschädigung und einem Transfer der Tickets auf 2022. Als Ersatz wurde der GP Türkei in den Kalender aufgenommen.

14 POSITIVE COVID-FÄLLE

Die Formel 1 hat bei den ersten beiden Grands Prix in Bahrain und Imola 12 673 Covid-19-Tests durchgeführt, 14 davon waren positiv. Das ist eine Quote von knapp über 0,1 Prozent.

WENIGER CO_2-AUSSTOSS

Die Formel 1 hat 2018 in Summe 256 551 Tonnen CO_2 produziert. Damit steht der GP-Zirkus in der Gesamtbilanz besser da als die olympischen Spiele oder Fußball-Weltmeisterschaften. Nur 0,7 Prozent der Emissionen entfallen auf die Autos im Fahrbetrieb. Deutlich mehr Kohlendioxyd wird in den Fabriken freigesetzt. McLaren ist bereits auf dem Weg zu Einsparungen: Die neuen Sitze für Daniel Ricciardo und Lando Norris sind aus Naturfasern hergestellt, deren CO_2-Fußabdruck um 75 Prozent besser ist als bei einem herkömmlichen Karbonsitz.

MEHR PUNKTE FÜR SPRINT

Die meisten Teams unterstützen das Experiment mit den Sprint-Qualifyings, die dieses Jahr drei Mal ausprobiert werden. Red-Bull-Teamchef Christian Horner hätte sich aber noch mehr Mut gewünscht: „Wir sollten das Konzept in der Zukunft noch ausbauen. Es sollte mehr Punkte am Samstag geben. Und vielleicht sollte man die Startreihenfolge umdrehen.“

Fiesta mexicana



Patricio „Pato" O'Ward feiert beim zweiten Texas-Lauf seinen ersten Sieg – die Belohnung: ein F1-Test in Abu Dhabi

INDYCAR/JOE SKIBINSKI

INDYCAR, TEXAS

Rennen 1 – 01. Mai 2021

1.	Scott Dixon	1:45:51,3417 h
2.	Scott McLaughlin	+ 0,2646 s
3.	Patricio O'Ward	+ 1,7807 s
4.	Álex Palou	+ 2,8561 s
5.	Graham Rahal	+ 6,6040 s
6.	Josef Newgarden	+ 7,9030 s
7.	Jack Harvey	+ 8,5046 s
8.	Alexander Rossi	+ 9,5898 s
9.	Takuma Sato	+ 10,0657 s
10.	Simon Pagenaud	+ 10,4271 s

Rennen 2 – 02. Mai 2021

1.	Patricio O'Ward	2:06:31,1155 h
2.	Josef Newgarden	+ 1,2443 s
3.	Graham Rahal	+ 5,6449 s
4.	Scott Dixon	+ 6,0386 s
5.	Colton Herta	+ 6,3782 s
6.	Simon Pagenaud	+ 7,0088 s
7.	Álex Palou	+ 8,3686 s
8.	Scott McLaughlin	+ 11,8928 s
9.	Rinus VeeKay	+ 12,7212 s
10.	Ryan Hunter-Reay	+ 14,5929 s

FAHRER-WERTUNG

1.	Scott Dixon	153 Punkte
2.	Patricio O'Ward	131
3.	Álex Palou	127
4.	Josef Newgarden	116
5.	Graham Rahal	107

Die IndyCar-Serie ist mit zwei Oval-Rennen in den Indy-500-Monat Mai gestartet. Am Samstag gewann Texas-Spezialist Scott Dixon, am Sonntag sorgte Patricio „Pato" O'Ward für den ersten Sieg des neuen IndyCar-Projekts von McLaren.

Von: **Philipp Körner**

Erster eigener Erfolg in der IndyCar Series, erster Sieg eines Mexikaners seit Adrián Fernández im Jahr 2004 und der erste Triumph der Kooperation zwischen McLaren und Schmidt Peterson: Pato O'Ward hat am Sonntag gleich mehrfach Geschichte geschrieben. Die Grundlage dafür legte der Mann aus Monterrey bereits am Vortag.

Dieser begann noch mit sorgenvollen Blicken zum Himmel. Der Wetterbericht sah über die Woche hinweg Schauer und Gewitter voraus, aber bis auf eine gecancelte Qualifikation konnte der erste Oval-Lauf der Saison mit nur kleinen Anpassungen stattfinden. Die Pole-Position ging kampflos an den zu dieser Zeit punktbesten Álex Palou (Ganassi-Honda). Dahinter lagen Will Power (Penske-Chevy) und Scott Dixon (Ganassi-Honda). Schon in der dritten Runde setzte sich Dixon an die Spitze des mit 300 Meilen kürzeren Rennens. Der Neuseeländer dominierte, musste aber am Ende seinen Landsmann und Rookie Scott McLaughlin (Penske-Chevy) noch auf Abstand halten. Pato O'Ward komplettierte dank einer guten Abstimmung das Podium.

Auch der Sonntagslauf mit 375 Meilen wurde ohne Quali ausgetragen. Von Pole startete deshalb Dixon vor Palou, Power und Pato O'Ward. Noch bevor alle Autos das Rennen aufgenommen hatten, kam es zu einem Massenunfall: Nachdem die vorne startenden Fahrzeuge das nachfolgende Feld aufgestaut hatten, rauschte im Mittelfeld Grosjean-Vertretung Pietro Fittipaldi (Coyne-Honda) in das Heck von Sébastien Bourdais (Foyt-Chevy). Der sich wegdrehende Bourdais löste diverse Kontakte und Einschläge aus – mit Carlin-Pilot Daly überschlug sich sogar ein Auto. Auch Alexander Rossi (Andretti-Honda) fiel mit Schaden aus und ärgerte sich über die Entscheidung der Serie, keine Qualifikation ausgetragen zu haben, die das Feld vielleicht besser geordnet hätte.

Mit der Wiederaufnahme des Rennbetriebs in Runde 19 gab Scott Dixon daraufhin wie am Samstag das Tempo vor. Eine SC-Phase ab Runde 190 ließ ihn aber hinter Josef Newgarden (Penske-Chevy), O'Ward und Graham Rahal (RLL-Honda) zurückfallen.

Zak Browns Versprechen

Pato O'Ward setzte sich schließlich gegen Newgarden durch. Platz 3 ging an Rahal, der in der zweiten Rennhälfte einige Runden geführt hatte. Dixon musste sich mit Rang 4 zufriedengeben. Kurz nach der Zieleinfahrt meldete sich McLaren-Boss Zak Brown über den Social-Media-Dienst Twitter und jubelte: „Ich bin ein Mann meines Wortes! Wir sehen uns beim Formel-1-Test in Abu Dhabi am Ende des Jahres." Der Amerikaner hatte analog zum Versprechen an Daniel Ricciardo, ein historisches NASCAR-Auto bei einem F1-Podium fahren zu dürfen, O'Ward den Test als Siegprämie angeboten. O'Ward akzeptierte freudig, aber beruhigte die Fans: „Mein Herz hängt an der IndyCar."

Nach der Pause am kommenden Wochenende steht für die Fahrer und Teams ein eng getakteter Monat an: Am 15. Mai fährt die IndyCar erst auf dem Rundkurs von Indianapolis, am 18. Mai folgt dann der erste Trainingstag für die 105. Ausgabe des Indy 500. Mit großer Spannung und Vorfreude werden in diesem Jahr die Qualifikationstage am 22. und 23. Mai erwartet. ■



INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Vorbei, bevor es überhaupt losging: Unfall vor der Start-Ziel-Linie in Lauf 2

Formel-2-Europa-Trophäe 1971

Das Untergrund-Te



Mit dem Formel-2-Ausstieg von BMW Ende 1970 war für Dieter Quester die Rennkarriere zunächst zu Ende. Doch drei Werksmotoren als Weihnachtsgabe und Genius Paul Rosche ebneten den Weg für eine weitere Formel-2-Saison.

Von: **Dirk Johae**

Über fünf Monate waren seit dem grandiosen Sieg von Dieter Quester beim F2-Saisonfinale in Hockenheim 1970 vergangen. Im Werks-BMW rang er den Meister Clay Regazzoni nieder. Aber BMW schickte seinen Formel-2-Monoposto nach dem Kehraus beim Flugplatzrennen Neubiberg endgültig ins Museum. Der damals 31-Jährige gab jedoch nicht auf. Treu an seiner Seite: BMW-Rennmotoren-Genius und Freund Paul Rosche. Er besorgte über seinen guten Kontakt zu March-Konstrukteur Robin Herd ein neues 712 M-Chassis, teilweise finanziert von Günther Hennerici von Eifelland. Die Motoren beschaffte Quester selbst. Bei der Weihnachtsfeier 1970 sprach er mit BMW-Vizechef Paul Hahnemann. Daraufhin bekam Quester leihweise drei der 245 PS starken Vierzylinder (M12/2). „Es war extrem mühsam, das Projekt auf die vier Räder zu bekommen“, so Quester.

Vierer ohne Werk

„Quester blieb die Formel 2 als Spatz in der Hand“, schrieb Helmut Zwickl damals. Zur Vorbereitung des Formel-2-Rennwagens mietete Teamchef Paul Rosche eine kleine Garage im Münchner Stadtteil Milbertshofen – eine „Notunterkunft“, laut Quester. „Darin könnte man heute noch nicht mal mehr einen Kleinwagen reparieren“, erinnert er sich 50 Jahre später. Außerdem arbeiteten die beiden BMW-Rennmechaniker Walter Schmid und Fritz Gruber für das Team – aus reinem Idealismus. Dieses Quartett bildete das „Untergrundteam“, von BMW stillschweigend geduldet. Sponsoren steuerten insgesamt nur 56 000 Mark zum seinerzeit auch als „Hobby-Team“ bezeichneten Abenteuer bei. Den Rest berappte dieses aus eigener Tasche. Ein solcher Einsatz wäre heute für das Sprungbrett in die Königsklasse Formel 1 völlig undenkbar.

> „Für mich war das eine unglaublich schöne Zeit, weil alles so irreal zustande gekommen ist. Wir hatten kein Geld und keine eigenen Motoren.“
>
> Dieter Quester

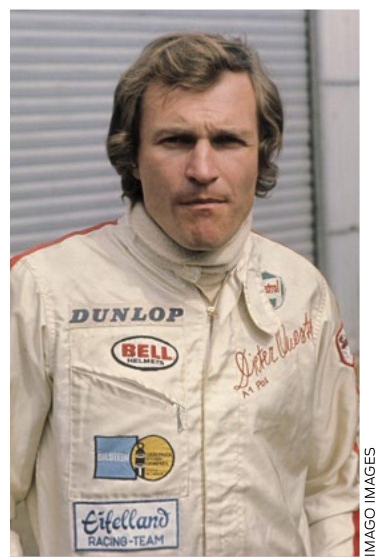
Questers stärkste Gegner 1971 zählten zur aufstrebenden Formel-1-Elite: François Cevert, als Zögling der elf-Förderung bereits neuer Teamkollege von Weltmeister Jackie Stewart bei Tyrrell, der neue Formel-2-König Ronnie Peterson im Werks-March und der vom argentinischen Verband unterstützte Carlos Reutemann im Brabham, außerdem Tim Schenken in einem weiteren BT36 des Teams von Ron Dennis und Neil Trundle (Rondel).

Beim Eifelrennen, Questers erstem Saisoneinsatz, trat außerdem ein extrem schneller Landsmann von Quester ins Rampenlicht: der erst 22 Jahre alte Niki



Premiere beim Eifelrennen: Quester startete im March-BMW beim dritten F2-Saisonlauf auf dem Nürburgring

IMAGO IMAGES



IMAGO IMAGES



Quester bei seinem Saisonstart



BMW GROUP/FAUSEL

„Untergrundkämpfer“ vis-a-vis: Quester und Rosche in Tulln-Langenlebarn



BMW GROUP/FAUSEL

Schnellster punktberechtigter F2-Pilot: Quester in Jarama



BMW GROUP/FAUSEL

Fight auf Slicks: Quester im Duell mit François Cevert (#4) in Vallelunga



BMW GROUP/FAUSEL

Strenger Blick: Motorenchef von Falkenhausen (M., dunkle Jacke) am March

Lauda. Im March-Ford war er schon im Training schneller als sein Landsmann und wurde Fünfter. Quester, als Zehnter in der Reihe direkt hinter Lauda gestartet, schied mit defektem Schaltgestänge aus.

Doch schon beim folgenden Meisterschaftslauf in Jarama zeigte er seine Stärke. Nur Emerson Fittipaldi im Lotus-Ford war beim Gran Premio de Madrid schneller als der March-BMW-Pilot. Der Brasilianer konnte jedoch als A-Fahrer in der Formel 2 nicht mehr punkten. So fuhr Quester in seinem zweiten Rennen für das „Untergrund-Team“ volle neun Punkte ein. Im Ziel lag er deutlich vor Carlos Reutemann, Lauda wurde nur Siebter.

In Monza folgte Mitte Juni gleich Questers nächster Streich. Er gewann die Gesamtwertung des in zwei Läufen ausgetragenen Formel-2-Rennens mit 0,8 Sekunden Vorsprung knapp vor Derek Bell in einem von Frank Williams eingesetzten March-Ford. Allerdings zählte das Rennen auf der italienischen Formel-1-Piste nicht zur Europa-Trophäe.

Nur eine Woche nach dem Erfolg in Italien machte sich das Team auf den weiten Weg nach Rouen-les-Essarts zum nächsten Meisterschaftslauf. Der einzige March mit BMW-Motor im Feld kam nach beschwerlichen 1000 Kilometern auf dem Hänger, gezogen von einem 60-PS-Transporter, in der Normandie an.

Enttäuschung in Albi

Für den Einsatz plante Paul Rosche eine Neuerung. Von Firestone besorgte er Slicks. Die profillosen Reifen war zwar seit dieser Saison zugelassen, setzten sich aber nur langsam durch. Auch Quester war zunächst skeptisch: „Willst du mich umbringen? Mit diesen Reifen kann man doch nicht fahren“, hielt er Rosche entgegen. Auf Slicks wurde er hinter dem späteren Meister Ronnie Peterson Zweiter, konnte aber Ex-Weltmeister hinter sich halten. Es folgten Mantorp Park (10.) und das verregnete Heimrennen in Tulln-Langenlebarn (3.).

Dann erlebte das Team seine größte Enttäuschung der Saison. Dieter Quester kostete sie wahrscheinlich den zweiten Platz in der Meisterschaft: In Albi lag der March-BMW-Pilot direkt hinter Emerson Fittipaldi, jedoch vor seinem direkten Konkurrenten Reutemann. Aber ein Defekt an der Benzinpumpe sorgte für den zweiten Ausfall der Saison. Auch die beiden starken Auftritte in Vallelunga zum Saisonabschluss mit weiteren zwölf Punkten halfen nicht mehr. Quester musste sich mit dem dritten Platz in der Gesamtwertung begnügen. „Heute würde man sich auf so ein Abenteuer nicht mehr einlassen“, meint Quester heute. ■

GESAMTSTAND FORMEL-2-EUROPA-TROPHÄE 1971

	Fahrer	Auto	Punkte
1.	Ronnie Peterson	March 712 M-Ford	54
2.	Carlos Reutemann	Brabham BT30- + BT36-Ford	38
3.	Dieter Quester	March 712 M-BMW	31
4.	Tim Schenken	Brabham BT36-Ford	29
5.	François Cevert	Tecno TF71-Ford BDA	22
6.	Wilson Fittipaldi	Lotus 69 + March 712 M-Ford	16

Doppel-Whopper



Die schnellste Frikadelle der Welt machte ihrem Namen beim dritten Lauf zur Nürburgring Langstrecken-Serie alle Ehre. Frikadelli Racing landete mit dem Porsche 911 GT3 R einen Doppelsieg vor Falken Motorsports und Manthey Racing. Für Porsche war damit der Vierfachsieg perfekt.

Von: **Bianca Leppert**

Vier Porsche auf den ersten vier Plätzen – das mag so eintönig klingen wie der gefühlt 800. Doppelsieg von Mercedes in der Formel 1. Doch mit den Details, wie es zu genau dieser Reihenfolge kam, wird die Geschichte zum Krimi – versprochen. Mathieu Jaminet und Earl Bamber überquerten nach 28 Runden die Ziellinie mit 9,758 Sekunden Vorsprung vor ihren Teamkollegen Maxime Martin und Patrick Pilet (#31), die eine Stop-and-Go-Strafe wegen Überholens unter gelber Flagge absolvieren mussten und so über 30 Sekunden verloren hatten. Detail 1: Ohne die Strafe hätte die #31 klar gewonnen. „Wir wissen beide nicht, wann wir unter Gelb etwas falsch gemacht haben“, meinte Martin nach dem Rennen. „Aber wir müssen die Entscheidung akzeptieren.“

Etwas Verwirrung entstand, weil unter anderem von den Kommentatoren infrage gestellt wurde, ob das Duo die Strafe überhaupt angetreten hat. Offenbar kam die offizielle Meldung zu dem Vergehen erst auf den Info-Bildschirm, als Pilet bereits die Stop-and-Go abgesessen hatte.

„Dieser Doppelsieg ist einzig und alleine für Bienchen“, sagte Klaus Abbelen und erinnerte damit an seine kürzlich verstorbene Partnerin Sabine Schmitz. „Wir sind uns alle sicher, dass sie in diesem Moment genauso glücklich ist wie wir und es von oben aus genossen hat.“

> „Insgesamt waren die Wetterbedingungen und die Rundenzeiten vergleichbar mit denen des letzten Rennens. Das kühle Wetter spielte uns zudem in die Karten.“
>
> Sebastian Golz, Porsche

Detail 2: Das irre Glück von Falken Motorsports, dass Klaus Bachler und Martin Ragginger den dritten Platz bescherte. Bachler hatte am Ende nur noch für die üblichen acht Runden Sprit an Bord. Zunächst sah es danach aus, als ob der führende Frikadelli-Porsche (#30) noch einmal die Ziellinie vor Ablauf der vier Stunden Renndistanz überqueren würde und somit ein weiterer Umlauf fällig wird. Die Rettung: Beim Herunterticken der Uhr wurde auf der Döttinger Höhe eine Code-60-Phase ausgerufen, die auch den Frikadelli-Porsche an der Spitze einbremste. Es blieb damit bei 28 statt 29 Runden. Sonst hätte Falken einen Splash-and-Dash einlegen müssen, das Podium wäre dahin gewesen.“

Falken: kurzer erster Stint

Überhaupt war Falken auf einer anderen Strategie als die Konkurrenz. Weil der Soft-Reifen im ersten Stint nicht mehr zu den Temperaturen passte, kam man nach einer famosen Startphase von Bachler, der von elf auf sechs vorrückte, bereits nach vier Runden zum Service, um auf den Medium-Reifen zu wechseln. „Am Start habe ich wirklich Glück gehabt und eine Lücke gefunden“, so Bachler. „Die Track Position ist in den ersten zwei Runden einfach sehr wichtig.“

Auch Porsche GT3-Projektleiter Sebastian Golz freute sich für seine Kundenteams. „Insgesamt waren die Wetterbedingungen und die Rundenzeiten vergleich-


BR FOTO

Man nehme: zwei Frikadellen auf Platz 1 und 2 und genieße den Doppel-Whopper

bar mit denen des letzten Rennens. Das waren gute Voraussetzungen für die Vorbereitung auf das 24h-Rennen“, sagte er. „Das kühle Wetter spielte uns zudem in die Karten.“

Das bestätigte auch der vierte Platz von Manthey Racing (Michael Christensen/Lars Kern). Wie beim vergangenen Rennen hakte es einmal beim Boxenstopp, zudem leistete man solidarische Arbeit, indem man Pflichtreifen zur Vorbereitung auf das 24h-Rennen freifuhr. Und durch das verkürzte Zeittraining aufgrund zweier roter Flaggen war das Duo eh nur von Platz 9 gestartet.

Bester BMW auf Platz 5

Erst auf Position 5 und 6 folgten die besten Nicht-Elfer mit den beiden Rowe-BMW von Nick Yelloly/Nick Catsburg/John Edwards und Connor De Phillippi/Martin Tomczyk/Marco Wittmann. Beide M6 GT3 hatten ein problemfreies Rennen, taten sich aber wie in der Vergangenheit mit der Pace im Verkehr etwas schwer. Der Schubert-BMW, der von der Pole-Position gestartet war, verpasste die Top 10 mit Rang 11 nur knapp.

Aufgrund einer Strafe (36 Sekunden) wegen Unterschreitung der Mindestboxenzeit fiel der Land-Audi von Christopher Mies, Mattia Drudi und Kelvin van der Linde noch von Platz 5 auf 7 zurück. Dahinter reihten sich die ebenfalls werksunterstützten Audi R8 LMS GT3 von Phoenix Racing und Car Collection ein. Mercedes-AMG erreichte mit Platz 10 vom Team HRT das beste Resultat. Allerdings war man auch durch das verkürzte Training gehandicapt. GetSpeed startete von Rang 13, HRT nur von Position 17.

BOP unverändert zu NLS2

Was aufmerksamen Beobachtern auffiel: Mercedes-AMG und Audi haben im Gegensatz zu Porsche und BMW keine Zeit unter 8 Minuten im Rennen absolviert. Zum Vergleich: Beim zweiten NLS-Lauf schafften Michele Beretta/Nicki Thiim im privat eingesetzten Phoenix-Audi noch eine Zeit von 7.55,829 Minuten. Die Balance-of-Performance-Einstufung blieb für diesen Lauf unverändert und damit nahezu identisch zu der des letztjährigen 24h-Rennens.

In der Pro-Am-Wertung ging der Sieg an Lionspeed by Car Collection mit dem Audi R8 LMS. Besonders in Erinnerung bleibt aber der sensationelle Auftakt-Stint mit spektakulären Überholmanövern von Nico Menzel im Huber-Porsche, die in der Pro-Am am Ende Dritte wurden. Den Sieg in der Cayman GT4-Trophy holten Jung/Sandberg für Mühlner Motorsport. Im BMW M2 CS Racing Cup jubelten Merlini/Führich/Griessner (Adrenalin Motorsport). In der VT2 feierten Green/Konnerth/Mijatovic von FK Performance. ■



BR FOTO

BMW M GmbH- und Motorsport-Chef Markus Flasch war im M2 CS am Start



BR FOTO

Jung/Sandberg holten für Mühlner-Motorsport den Sieg in der Cup-3-Klasse



BR FOTO

Glickenhaus baute den SCG 004C um, der Heckflügel sei aber noch zu klein

NLS, 3. LAUF, 62. EIBACH ADAC ACAS CUP

Pole-Position
#20, Klingmann/Dusseldorp/Sims/Krohn (Schubert Motorsport, BMW M6 GT3), 7.54,865 min
Schnellste Runde
#99, Catsburg/Edwards/Yelloly (Rowe Racing, BMW M6 GT3), 7.56,465 min

1.	#30	Bamber/Jaminet	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	28 Runden
2.	#31	Pilet/Martin	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 9,758 s
3.	#4	Ragginger/Bachler	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 32,440 s
4.	#911	Christensen/Kern	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 41,476 s
5.	#99	Catsburg/Edwards/Yelloly	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 1.53,146 min
6.	#98	Tomczyk/De Phillippi/Wittmann	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 1.56,998 min
7.	#29	Mies/van der Linde/Drudi	Audi Sport Team Land	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro	+ 2.06,062 min
8.	#15	Stippler/Vanthoor/Vervisch	Audi Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro	+ 2.24,924 min
9.	#32	Haase/Marschall/Niederhauser	Audi Sport Team Car Collection	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro	+ 2.45,974 min
10.	#16	Engel/Stolz/Haupt/Christodoulou	Mercedes-AMG HRT Team Bilstein	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 3.00,470 min

MOTORSPORT-IMAGES

Buemi, Nakajima und Hartley holten für Toyota den ersten Sieg für das neue Hypercar GR010

Toyota-Sieg in Spa

Wir hätten da eine große Überraschung für Sie: Toyota siegte mit dem neuen Hypercar-Fahrzeug beim Saisondebüt der Sportwagen-WM in Spa. Im Ziel hatten Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima und Brendon Hartley über eine Minute Vorsprung auf den einzigen Klassengegner Alpine. Spannend? Nicht wirklich.

Von: **Marcus Schurig**

Und wenn wir ganz ehrlich sind, ist die Formulierung „über eine Minute" Vorsprung auch nicht ganz vollständig: Denn das Toyota-Trio hatte erstens 1.07 Minuten Vorsprung auf die Alpine A480 von André Negrão, Nicolas Lapierre und Matthieu Vaxivière, zweitens hatte der Toyota mit der Startnummer 8 auch noch eine halbe Minute wegen einer Strafe verloren. Der zweite Toyota (#7) von Mike Conway, Kamui Kobayashi und José María López musste sich nach einer ganzen Latte von Fehlern und mechanischen Problemen auf dem dritten Platz einreihen.

Und ja, genau, beim Debüt der neuen Hypercar-Topklasse standen exakt drei Autos am Start, wobei die Alpine A480 nichts weiter ist als der alte Rebellion R13. Schreiben soll man das aber so nicht, denn die Erwähnung der offensichtlichen Herkunft ist unerwünscht. Und ja, genau, es gab keinen Sieg eines LMP2-Autos, wie es das allwissende Internet nach Beendigung der Saisonvortests am letzten Dienstag vorhergesagt hatte. Denn beim Prolog lagen die niederrangigen LMP2-Wagen noch vor den neuen Toyotas, die Gründe haben wir an anderer Stelle (Seite 22) aufgedröselt.

Nachdem sich Toyota im Laufe der Woche aber gesteigert hatte, war klar, dass die LMP2 nur dann aufs Podium fahren können, wenn die Hypercars wegen technischer Probleme oder Unfällen zurückgebunden würden. Im Rennen flackerte dieses Szenario dann noch einmal kurz beim Start auf, als Phil Hanson im LMP2-Auto von United Autosports ausgangs Turn 1 die beiden Toyota GR010 Hybrid ausbeschleunigte. Doch die Big Wigs stellten die Kampfreihenfolge schnell wieder her, es lagen zwei Toyota vor der Alpine. Im Toyota-Camp konnte Buemi (#8) Pole-Sitter Conway (#7) zwar im ersten Stint überholen, aber ihm nicht wegfahren.

Erste Änderung beim ersten Stopp: Conway kam schlecht weg und würgte dann fast noch das Auto ab, Buemi lag klar in Führung, doch wenig später bekam er eine 35-Sekunden-Strafe, die beim zweiten Stopp abzusitzen war. Grund: Seit diesem Jahr gibt es eine maximale Energiemenge pro Stint sowie eine Mindestnachtankzeit in der Topklasse, was den meisten Beobachtern ehrlich gesagt entgangen war. Der Tankvorgang von Buemi lag sechs Sekunden unter der Norm von 35 Sekunden.

Mit diesem Rucksack fiel der Toyota mit der Nummer 8 beim zweiten Stopp natürlich auf Platz 2 zurück, während der führende Toyota (#7) ganz allmählich Bremsprobleme an der Vorder-


ALPINE

Alpine holte mit dem ehemaligen Rebellion-LMP1 in Spa Platz 2

achse entwickelte. Aber wirklich nur ganz allmählich: In der vierten Rennstunde touchierte der mit 30 Sekunden führende Toyota von José María López den GT-Porsche von Richard Lietz, eben wegen Bremsproblemen. Der Toyota musste die Nase wechseln und bekam obendrein als Unfallverursacher noch eine Durchfahrtsstrafe verpasst.

Damit war die Führung im teaminternen Duell so gut wie beim Teufel. Kamui Kobayashi, der das Auto von López übernommen hatte, schlidderte kurze Zeit später und immer noch mit 30 Sekunden in Führung liegend in Turn 8 (Bruxelles) ins Kiesbett, wieder wegen Bremsproblemen. Die Rennleitung musste die zweite Full-Course-Yellow-Phase ausrufen, um Kobayashi mit schwerem Gerät aus dem Kiesbett zu bergen.

Der Toyota mit der Nummer 7 verlor die Führung und eine Runde und ein wenig mehr, weil man auch noch die Strafe für den Auffahrunfall mit Lietz absitzen musste. Dazu war ein Reset des Computers während einer FCY-Phase notwendig geworden, weil zahlreiche Alarmmeldungen auf dem Dashboard aufgeploppt waren.

„Es war kein großartiges Autorennen. Für uns war positiv, dass wir beide Autos ins Ziel gebracht haben. Negativ waren aber die Fehler wie beim ersten Boxenstopp."

Toyota-Technikchef Vasselon

Damit gab es noch zwei Sieganwärter: den Toyota mit der Nummer 8 und die Alpine mit Startnummer 36. Durch den erwähnten längeren zweiten Stopp mit Strafzeit war man enger aneinandergerückt, doch letztlich hatte der Toyota den klaren Vorteil der längeren Reichweite in der Hinterhand: Er schaffte 25 Runden mit einer Tankfüllung, Alpine nur 21 Runden, was bedeutete, dass Toyota im Rennen mit einem Stopp weniger durchkam. Das Techtelmechtel blieb zwar offen, weil einmal Alpine vom Timing der ersten FCY profitierte, doch später hatte Toyota bei der zweiten FCY den Vorteil auf seiner Seite, wengleich Buemi dazu gezwungen war, zwei Stints à 26 Runden auszupacken, was nur mit gehörig Spritsparen möglich war. Die dritte und letzte FCY-Phase 23 Minuten vor Rennende entband Buemi dann davon, mit dem Benzin weiter zu knausern, der erste Sieg des neuen Hypercars war unter Dach und Fach.

United dominierte LMP2

„Es war sicher kein überaus großartiges Autorennen", gab Toyota-Technikchef Pascal Vasselon nach dem Rennen zu. „Für uns war wichtig und positiv, dass wir unsere neuen Autos beim ersten Rennen ins Ziel gebracht haben. Negativ waren die Fehler wie beim ersten Boxenstopp."

Bei Alpine war man am Ende mit Platz 2 happy: „Das war eigentlich ein ganz hübsches Rennen, wir konnten gut mitfahren", so Nicolas Lapierre. „Was uns gekillt hat, war die bessere Reichweite von Toyota. Bei der reinen Rundenzeit konnten wir aber ganz gut mitfahren."

Das große Gewimmer über die Pace der LMP2-Wagen hatte sich bis zum Rennen am Samstag weitgehend verflüchtigt. Im Ziel hatten fast alle LMP2 zwei Runden Rückstand auf den Sieger – außer der siegreiche United-Autosports-Oreca von Phil Hanson, Felipe Albuquerque und dem Schweizer Fabio Scherer, der das Geschehen in der LMP2-Klasse diktierte und im Ziel auf Platz 4 nur eine Runde Rückstand auf den siegreichen Toyota aufwies. Die Performance der Briten ist weiter ein Schock für die Gegner. „Die gewinnen allein im ersten Sektor zwischen vier und sieben Zehntel", so Jota-Teamchef Sam Hignett. „Keine Ahnung, wie die das machen!"

United-Teamchef Richard Dean erklärte das so: „Wir haben sehr viel getestet als wir hörten, dass die LMP2-Wagen 2021 mit dem Le-Mans-Kit für wenig Abtrieb fahren müssen. Wir haben es geschafft, den Abtrieb runterzutrimmen, trotzdem waren wir im kurvenreichen zweiten Sektor bei den Topteams mit dabei. Und natürlich haben wir wieder die beste Fahrerpaarung im gesamten LMP2-Feld!" ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

ERSTER WM-LAUF IN SPA (BELGIEN)

Länge der Strecke: 7,003 km; **Renndistanz:** 162 Runden = 1134,486 km; **Pole-Position LMP1:** Toyota (#7), 2.00,747 min; **Pole-Position LMP2:** United-Oreca (#22), 2.02,404 min; **Pole-Position GTE:** Porsche 911 RSR (#92), 2.11,211 min; **Schnellste Rennrunde LMP1:** Sébastien Buemi, Toyota (#8), 2.03,930 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** Job van Uitert, Racing Holland-Oreca (#29), 2.06,384 min; **Schnellste Rennrunde GTE:** Kévin Estre, Porsche 911 (#92), 2.13.658 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	Hypercar	#8	Buemi/Hartley/Nakajima	Toyota GR010 Hybrid	6:00.17,733 h
2.	Hypercar	#36	Negrão/Lapierre/Vaxivière	Alpine A480	+1.07,196 min
3.	Hypercar	#7	Conway/Kobayashi/López	Rebellion R13-Gibson	+1 Runde
4.	LMP2	#22	Hanson/Albuquerque/Scherer	United Autosport-Oreca	+1 Runde
5.	LMP2	#38	Gonzalez/Da Costa/Davidson	Jota-Oreca	+2 Runden
6.	LMP2	#28	Gelael/Vandoorne/Blomqvist	Jota-Oreca	+2 Runden
7.	LMP2	#29	Van Eerd/Van der Garde/Van Uitert	Racing Team Nederland-Oreca	+3 Runden
8.	LMP2	#34	Smechowski/van der Zande/Brundle	Inter-Europol-Oreca	+3 Runden
9.	LMP2	#70	Garcia/Duval/Nato	Realteam Racing-Oreca	+4 Runden
10.	LMP2	#21	Hedman/Montoya/Hanley	DragonSpeed-Oreca	+4 Runden
11.	LMP2	#1	Calderon/Flörsch/Visser	Richard Mille Racing-Oreca	+4 Runden
12.	LMP2	#20	Magnussen/Fjordbach/Andersen	High Class Racing-Oreca	+5 Runden
13.	LMP2	#25	Falb/Andrade/Merhi	G-Drive Racing-Aurus	+5 Runden
14.	LMP2	#24	Kelly/Aubry/Trummer	PR1 Motorsport-Oreca	+5 Runden
15.	GTE-Pro	#92	Jani/Estre	Manthey-Porsche 911 RSR	+9 Runden
16.	GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+9 Runden
17.	GTE-Pro	#52	Serra/Molina	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+9 Runden
18.	GTE-Pro	#63	Gavin/Garcia	Corvette Racing C8.R	+10 Runden
19.	GTE-Pro	#91	Lietz/Bruni	Manthey-Porsche 911 RSR 19	+10 Runden
20.	GTE-Am	#83	Perrodo/Nielsen/Rovera	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+10 Runden
21.	GTE-Am	#33	Keating/Pereira/Fraga	TF Sport-Aston Martin Vantage AMR	+10 Runden
22.	GTE-Am	#47	Lacorte/Sergnagiotto/Fuoco	Cetilar Racing-Ferrari 488 GTE Evo	+11 Runden
23.	GTE-Am	#54	Flohr/Castellaci/Fisichella	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+11 Runden
24.	GTE-Am	#88	Harianto/Seefried/Picariello	Dempsey-Proton-Porsche 911 RSR	+11 Runden
25.	GTE-Am	#98	Dalla Lana/Farfus/Gomez	AMR-Aston-Martin Vantage AMR	+11 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	Brendon Hartley	25 Punkte
1.	Sébastien Buemi	25
1.	Kazuki Nakajima	25
2.	André Negrão	18
2.	Nicolas Lapierre	18
2.	Matthieu Vaxivière	18
3.	Kamui Kobayashi	16
3.	José María López	16
3 .	Mike Conway	16

TEAMS LMP1

1.	Toyota Gazoo Racing	26 Punkte
2.	Alpine Elf Matmut	18

FAHRER GTE-PRO

1.	Kévin Estre	26 Punkte
1.	Neel Jani	26
2.	Alessandro Pier Guidi	18
2.	James Calado	18
3.	Daniel Serra	15
3.	Miguel Molina	15
4.	Richard Lietz	12
4.	Gianmaria Bruni	12

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Porsche	38 Punkte
2.	Ferrari	33

Kein Spaziergang



Das Porsche-Duo Kévin Estre und Neel Jani dominierte den WM-Auftakt in Spa

MOTORSPORT-IMAGES

Bei flüchtiger Betrachtung rammte Porsche beim Sieg in der GTE-Pro-Klasse in der Sportwagen-WM in Spa die Gegner in Grund und Boden: Kévin Estre und Neel Jani waren die Schnellsten. Aber trotzdem hing der Sieg am seidenen Faden, und zwar gleich mehrfach …

Von: **Marcus Schurig**

Das Drama hinter dem Sieg von Kévin Estre und Neel Jani in Spa erschloss sich noch nicht mal allen Experten: Denn wann immer man den Blick auf den Zeitenmonitor der GTE-Pro-Klasse richtete, lag das neue Porsche-Traumduo – Neel Jani ersetzte über den Winter den bisherigen Estre-Stammpartner Michael Christensen – in Front. Mal mit 10, mal mit 20 Sekunden, etwa so, als ob man alles im Griff hat, aber den Vorsprung nicht zu groß werden lassen wollte. Und betrachtet man die Rennstatistik, wird der Eindruck bestätigt: In 144 von 153 Runden lagen Estre und Jani vorne. Folglich muss das Rennen ein Spaziergang gewesen sein, oder?

Porsche-Werkspilot Kévin Estre verstand nach dem Rennen nicht mal die Frage. „Im Gegenteil, das war ein richtig nervenaufreibendes Rennen. Es mag im Nachhinein verrückt klingen, aber wir brauchten wirklich Glück, um den Sieg in Spa zu holen.“ Spulen wir den Film kurz zurück: Estre hat den 911 RSR-19 am Freitagabend mit einem Paukenschlag auf die Pole gestellt: Mit 2.11,2 Minuten pulverisierte der Franzose den Streckenrekord, dazu demütigte er die Konkurrenz, der Ferrari auf Platz 2 verlor eine volle Sekunde!

Neustart bei der Auto-BOP

Im Rennen schien sich diese Dominanz fortzusetzen: Bei der schnellsten Rennrunde duschte Estre die Konkurrenz abermals um eine volle Sekunde ab, was durchaus ungewöhnlich in der GTE-Pro-Klasse ist, da die Balance of Performance (BOP) in den letzten Jahren für eine überragende Ausgeglichenheit im Feld gesorgt hatte.

> „Das war ein richtig nervenaufreibendes Rennen! Es mag verrückt klingen, aber wir brauchten am Ende wirklich ein wenig Glück, um den Saisonauftakt in Spa zu gewinnen.“
>
> Porsche-Pilot Kévin Estre

Ja, in Spa begann die BOP bei null, erstens weil keine Werkswagen von Aston Martin mehr am Start standen. Die Auto-BOP der WEC wirft simpel gesagt alle Rennrunden von allen Rennautos in der Klasse in einen Topf und rührt die Suppe so lange im Kreis, bis die Zutaten stimmig vermischt sind. Das Ganze heißt relative Performance, bedeutet aber auch, dass Rundenzeiten nicht singulär betrachtet werden, sondern im Rennzusammenhang, also relativ zu den Gegnern. Wenn ein Gegner weg ist, in dem Fall Aston Martin, dann fehlt eine Zutat, also entschied man, die BOP für 2021 auf das Duell Porsche gegen Ferrari neu zu kalibrieren. Zweitens wechselte Ausrüster Total die Spezifikation für den Kraftstoff von E20 auf E10, auch das spielte eine Rolle. Die stillen BOP-Rochaden im Hintergrund veränderten die Kräfteverhältnisse in Spa nicht wirklich, zieht man als Vergleich das Rennen von 2020 heran: Denn auch damals siegte Estre zusammen mit seinem Ex-Teamkollegen Michael Christensen.

Ferrari-GT-Sportchef Antonello Coletta hatte nach der Pleite im Qualifying kein gutes Gefühl fürs Rennen: „Wir werden uns nach dem Rennen die Daten genau anschauen, aber mein Bauchgefühl sagt mir, dass wir zwischen fünf und sieben Zehntel auf die Porsche verlieren werden.“ Sagen wir es

so: Er sollte recht behalten, und er hatte Unrecht zugleich. Zu Rennbeginn zog Estre dem Feld unwiderstehlich davon, der Durchschnitt aller Runden ohne Inlap betrug 2.15,0 Minuten, die Ferrari-Kutscher büßten im Schnitt sieben beziehungsweise neun Zehntelsekunden pro Runde ein – hier hatte Coletta also recht.

Doch die hohe Pace hatte einen hohen Preis: besonders der rechte Hinterreifen war bezogen auf den Verschleiß offenbar am Limit. In der Folge ereilte sowohl Estre im Porsche mit der Nummer 92 als auch das Schwesterauto von Gianmaria Bruni und Richard Lietz ein Reifenschaden. Der Franzose musste daher noch vor Ablauf der zweiten Rennstunde außerplanmäßig an die Box – was die gesamte Rennstrategie maßgeblich aus dem Tritt brachte.

Zweite FCY half Porsche

„Von außen mag das so ausgesehen haben, als hätten wir dennoch alles unter Kontrolle, aber in Wahrheit hatten wir natürlich große Sorge, dass es uns noch mal erwischt. Wir erhöhten den Luftdruck, um den Reifen besonders bei Restarts mehr Stabilität zu geben, außerdem hielten wir uns von den Kerbs fern, um auf der sicheren Seite zu sein“, erklärte Estre nach dem Rennen.

Der vorgezogene Stopp bedeutete außerdem, dass der führende Porsche auf den Spritverbrauch aufpassen musste: Im mittleren Renndrittel war ein zusätzlicher Splash&Dash-Stopp für das Rennende eine realistische Option. Dass es dazu nicht kam, verdankte das Porsche-Werksteam dem Ausrutscher von Toyota-Pilot Kamui Kobayashi zum Ende der vierten Rennstunde: Das löste die zweite Full-Course-Yellow-Phase aus, die alle GTE-Pro-Teams für Boxenstopps nutzten.

„Diese zweite FCY-Phase kam für uns genau zum richtigen Zeitpunkt, weil damit alle Autos in der GTE-Pro bei der Boxenstoppsequenz wieder gleichauf lagen“, erklärte Estre. Trotzdem war der Franzose mehr als happy mit der Abstimmung seines 911 RSR: „Das Auto lag absolut super, außer dem Reifenverschleiß hatten wir null Probleme im Rennen.“

Die etwas vorsichtigere Gangart im zweiten und letzten Renndrittel sowie der Spritsparmodus des Porsches von Estre und Jani brachte die beiden Ferrari auf Platz 2 und 3 zwar phasenweise noch mal etwas näher an die Führenden heran. Jani hatte nach seinem Doppelstint zur Rennmitte nur noch acht Sekunden Luft auf die roten Verfolger, doch Estre drehte vor allem in der letzten Rennstunde den Hahn wieder voll auf und vergrößerte den Vorsprung bin ins Ziel auf über 30 Sekunden.

Damit bewahrheitete sich auch die Prognose von Ferraris GT-Sportchef Coletta, der davon ausging, dass man die Elfer unter normalen Bedingungen nicht würde herausfordern können, auch wenn der zweite Werks-Elfer im Rennen keine Rolle spielte: Lietz und Bruni konnten die Pace der Teamkollegen im Finale nicht mitgehen, zudem war ein weiterer Extrastopp notwendig, weil Toyota-Pilot José María López Lietz in Runde 93 wegen seiner mauen Bremsen abgeräumt hatte.

Dadurch kam das Corvette-Team sogar noch auf Platz 4 ins Ziel. Die Amis mussten dem ACO versprechen, mindestens zwei WM-Läufe zu bestreiten, andernfalls wäre ein Start beim 24h-Rennen in Le Mans unter Umständen gefährdet gewesen. Oliver Gavin fuhr in Spa sein allerletztes Autorennen – 20 Jahre nach seinem ersten Start für das Corvette-Werksteam. „Ich habe im Finale wirklich alles probiert, um Oli Gavin bei seinem letzten Start noch einen Podestplatz zu bescheren, aber die Rechnung ist leider nicht aufgegangen“, sagte sein Teamkollege Antonio García nach dem Rennen.

Ferrari-Sieg in der GTE-Am

In der GTE-Am-Klasse feierte Ferrari mit dem AF-Corse-Auto für François Perrodo, Nicklas Nielsen und Alessio Rovera einen haushoch überlegenen Klassensieg. Das Trio hatte im Ziel 44 Sekunden Vorsprung auf den TF Sport-Aston Martin Vantage von Ben Keating, Dylan Pereira und Felipe Fraga. Die Plätze 3 und 4 gingen ebenfalls an Ferrari. Porsche hatte in der GTE-Am ein Wochenende zum Vergessen, weil man schon vor dem Rennen mehrere Autos wegen Unfällen verloren hatte. ■



PORSCHE

Schiebung: Beim Start kamen sich Porsche und Ferrari sehr nahe



CORVETTE

Oliver Gavin bestritt in Spa sein allerletztes Rennen für das Corvette-Team

NACHRICHTEN

VIEL GT-SCHROTT IN SPA

In der Kombination aus Prolog und direkt anschließendem Rennwochenende verzeichnete das GT-Feld der WM argen Schwund. Besonders schlimm erwischte es Porsche: Das deutsche Project-1-Team konnte nach zwei Unfällen beim Prolog und im Qualifying gar nicht am Rennen teilnehmen, auch Aston Martin verlor ein GTE-Am-Auto beim Test. Das Dempsey-Proton-Team musste eine Nachtschicht einlegen, nachdem Teamchef und Pilot Christian Ried im Qualifying in Raidillon abgeflogen war.

NEUES QUALI-FORMAT

Die WEC hat endlich das alte Quali-Format gekippt, bei dem der Mittelwert von zwei Piloten zur Ermittlung der Startreihenfolge herangezogen wurde. Jetzt ist es wieder so wie überall: ein Fahrer, eine schnelle Runde. Niemand im Fahrerlager trauerte dem alten System nach.

LE MANS: VOLLES HAUS?

ACO-Boss Pierre Fillon hofft auf viele Zuschauer in Le Mans. „Je nach Inzidenz und behördlicher Bestimmung dürfen wir wohl mindestens 50 000 Fans reinlassen. Mit etwas Glück vielleicht auch dreimal so viel.“ Und mit noch mehr Glück ist die Hütte sogar voll, denn ab Ende Juli sollen in Frankreich alle Zuschauerbeschränkungen für Sport-Events endgültig fallen.

24h SPA: TERMIN BLEIBT

GT-Promoter Stéphane Ratel bestätigte gegenüber Motorsport aktuell, dass eine neuerliche Verschiebung des 24h-Rennens in Spa nicht angezeigt ist. „Nach Lage der Dinge bleibt es bei dem Termin Ende Juli/Anfang August. Wir wollen vor so vielen Zuschauern wie möglich fahren, aber nichts deutet darauf hin, dass wir im September mehr Zuschauer haben würden als im August. Und natürlich hoffen wir, dass wir möglichst viele Fans reinlassen dürfen.“

Sturm im Wasserglas



Die Separierung der Rundenzeiten zwischen Hypercar-Klasse und LMP2 war das Topthema beim WM-Auftakt in Spa

MOTORSPORT-IMAGES

Der Aufreger beim WEC-Saisonstart in Spa begann schon beim WM-Vortest am Montag und Dienstag: Die LMP2-Autos waren schneller als die neuen Hypercars von Toyota und Alpine. Toyota fluchte, die FIA beschwichtigte. Am Ende löste sich der Konflikt fast in Wohlgefallen auf.

Von: **M. Schurig; A. Cotton**

Das Internet lief heiß: Nach zwei Tagen in Spa führten zwei LMP2-Autos die Bestzeitenliste beim Saisonvortest der WEC an. Toyota belegte beim Debüt seines neuen Hypercars GR010 Hybrid nur die Plätze 4 und 5. Eine halbe Sekunde fehlte den favorisierten Toyota auf die rangniedrigere LMP2-Klasse.

Das allzeit kompetente Internet lachte sich schlapp über die Toyota-Schmach, die Vertreter des TMG-Werksteams aus Köln schoben den Schwarzen Peter ins Feld der Regelgeber und Ausrichter, also FIA und WEC. „Wir sind bei den Rundenzeiten da, wo wir ungefähr sein sollten. Die LMP2 sind deutlich schneller, als das nach den Reduktionen zu erwarten war“, so Toyota-Technikchef Pascal Vasselon. „Wir gingen davon aus, dass die LMP2-Autos eine Sekunde pro Kilometer langsamer sein sollten als die Hypercars, also sieben Sekunden in Spa. Jetzt stellen wir fest, dass die LMP2 über eine Runde schneller sind als wir!“ Vasselon spielte die Karte Sarkasmus: „Wir freuen uns immer über Wettbewerb, und jetzt fahren wir gegen 14 weitere Autos in der Topklasse, inklusive LMP2, das ist doch toll!“ TMG-Teamchef Rob Leupen erklärte: „Das ist eine Farce und respektlos gegenüber einem Hersteller, der sich für die neue Topklasse committet hat.“

ACO: Alles im Plan?

Der öffentliche Eklat war gezündet. Am Mittwoch schlugen ACO und FIA bei einem Media-Briefing zurück. ACO-Technikchef Thierry Bouvet sagte: „Man sollte die Zeiten beim Prolog nicht überbewerten, das ist ein Test, nichts weiter. Wir haben im Vorfeld viel Simulationsarbeit geleistet, die werfen wir wegen eines Tests nicht in den Mülleimer. Wir haben die LMP2-Autos eingebremst, um eine Separierung bei den Rundenzeiten zu erreichen. Wir werden keine Änderungen vornehmen und auch nicht von unserem Plan abweichen.“

> „Wir haben im Vorfeld der Saison viel Simulationsarbeit geleistet, um die LMH und LMP2 zu trennen – und die werfen wir wegen eines Tests nicht in den Mülleimer.“
>
> ACO-Technikchef Bouvet

Als die Trainingssessions am Freitag in die Endphase gingen, lagen plötzlich beide Toyota in Front, mit Rundenzeiten um 2.02 Minuten, und damit zwei Sekunden schneller als beim Vortest. Im Qualifying schaffte Toyota eine Bestzeit von 2.00,7 Minuten, 1,6 Sekunden schneller als der beste LMP2-Wagen. Im Rennen hatte Toyota im ersten Stint nach 20 Runden 20 Sekunden Vorsprung auf den besten LMP2.

Wo also lag das Problem, das sich spätestens am Renntag in Wohlgefallen auflöste? Bei den Erwartungen. Toyota-Mann Vasselon verwies zu Recht darauf, dass die neuen Hypercars auf den normalen WEC-Strecken circa eine Sekunde pro Kilometer langsamer sein sollten als die alten LMP1-Hybridautos. Wobei die Referenz hier 2019 ist, also vor Einführung des Erfolgs-Handicap-Systems. Die Strecke von Spa misst 7,004 Kilometer, schauen wir uns die Zeiten an: 2019 lag die Pole-Zeit von Toyota in Spa bei 1.53,7 Minuten, 2021 bei 2.00,7 Minuten – also exakt sieben Sekunden langsamer.

Jetzt die andere Seite, also LMP2. FIA und ACO hatten die LMP2 deutlich eingebremst, weil ja auch die Hypercars langsamer sind als alten LMP1. Das Paket: minus 50 kW (70 PS), plus 20 Kilo, Einheitsreifen und den Le-Mans-Kit mit weniger Abtrieb. Die Simulationen sagten, dass die LMP2-Autos damit in Spa 2 bis 3 Sekunden langsamer sein sollten als vorher. Bezogen aufs Qualifying war das aber in der Tat nicht der Fall: Die Pole-Zeit in der LMP2-Klasse war nur um drei Zehntel langsamer als 2020.

Einbremsung verpufft?

Wie das? Die LMP2-Einheitsreifen von Goodyear wurden spät fertig, man wechselte zwei Wochen vor dem Saisonstart noch mal auf die weichere C-Mischung zurück, um die Fahrbarkeit für die Amateurfahrer zu verbessern. Dieser Wechsel hat einen Teil der Einbremsung egalisiert. Dazu ist der Le-Mans-Aero-Kit in Spa wegen der zwei schnellen Sektoren eher ein Vorteil als ein Nachteil – und plötzlich war von der LMP2-Einbremsung kaum noch was übriggeblieben, zumindest in Spa.

Bleibt der Abstand zwischen der Hypercar-Topklasse und den LMP2: 2019 betrug das Delta im Zeittraining sieben Sekunden zugunsten der damaligen LMP1-Klasse, 2021 waren es nur 1,6 Sekunden. Toyota pocht weiter darauf, dass der Abstand größer sein sollte: „Wir würden vier Sekunden pro Runde für angemessen halten“, so Toyota-Technikchef Vasselon. Das Rennwochenende in Spa belegte aber, dass die LMP2 keine Gefahr für die Hypercars sind – weder auf eine Runde, noch auf einen Stint oder über das komplette Rennen. Insofern war der Streit in Spa dann doch ein Sturm im Wasserglas. ■

Sportwagen-WM Hypercar: Ferrari-Sportchef Coletta kritisiert fehlende Entscheidungen

Ferrari: LMH ohne Hybrid?

Ferrari befindet sich mittendrin in den Konzeptentscheidungen für das neue Hypercar (LMH) ab 2023. Doch die Italiener sind frustriert, weil es im Hintergrund ein kräftiges Tauziehen zum Thema Allrad- versus Heckantrieb gibt. Und wenn man nicht weiß, wie das Tauziehen ausgeht, ist es schwer, Entscheidungen zu treffen.

Von: **Marcus Schurig**

Ferrari-Sportchef Antonello Coletta war der Frust ins Gesicht geschrieben: „Wir arbeiten gerade die Konzeptentscheidungen für unser neues Hypercar ab. Aber im Hintergrund gibt es noch viele offene Fragen. Zum Beispiel auch, wie die Regelgeber in IMSA und WEC mit dem Thema Heck- oder Allradantrieb umgehen“, erklärte Coletta beim Saisonstart der WEC in Spa. „Doch wie soll man Entscheidungen treffen, wenn es keine klaren Aussagen gibt?“

Das Thema ist komplex: Die IMSA-Serie sträubt sich, die Hypercars in Amerika mitfahren zu lassen, weil besonders der Allradantrieb viele relevante Vorteile für die Performance bietet. Die LMDh-Autos aus Amerika boosten ihre Hybridleistung nur an der Hinterachse, die Hypercars an der Vorderachse, im Trockenen ab 120, im Nassen ab 150 km/h. Die Antriebsart ist der größte einzelne Stolperstein bei der Balance of Performance (BoP) zwischen den beiden neuen Topklassen-Gattungen ab 2023.

Man darf davon ausgehen, dass alle Hersteller, die ein LMDh-Auto bauen werden, also Acura, Audi, Porsche und GM, im Hintergrund Druck machen, um die Allradler aus Europa über das Reglement einzubremsen. Und dieser Druck scheint enorm zu sein. Wenn das stimmt, ist es schwierig, eine Konzeptentscheidung für ein Hypercar zu treffen, denn man hat hier die Wahl: Ferrari könnte ohne Hybrid und ohne Allrad antreten, oder eben mit Hybrid und mit Allrad. Laut Coletta gibt weniger der Technologie-Trend auf der Straße den Ausschlag, sondern die Wettbewerbsfähigkeit auf der Rennstrecke. Das Allradkonzept samt E-Motor und Batterie wiegt in der Hypercarklasse 80 Kilo, die zudem hoch und weit vorne liegen – nach der Papierform kein Vorteil. Vor allem dann nicht, wenn die LMDh-Wagen aus Amerika als Kompensation dieses Gewicht als Ballastgewicht frei platzieren dürfen. „All diese Fragen müssen jetzt geklärt werden, sonst kann man keine seriöse Konzeptentscheidung fällen“, mahnte Coletta in Belgien an. Bis Juni muss die Wahl getroffen sein, will man im Frühjahr 2023 in der Sportwagen-WM am Start stehen. ■



SEAN BULL DESIGN

Kommt das Ferrari-Hypercar für 2023 mit oder ohne Hybridantrieb?

IMSA-Meisterschaft / Sportwagen-WM: Audi und LMDh

Audi: Kundensport, WRT als Favorit?

Audi Sport hat weitere Details zum Thema LMDh bekannt gegeben. Gleichzeitig deutete beim WEC-Saisonauftakt in Belgien viel darauf hin, dass das belgische WRT-Team die Werkseinsätze in der WM übernehmen könnte.

Von: **Marcus Schurig**

Audi Sport hat letzte Woche mitgeteilt, dass die Konzeptphase zum angekündigten LMDh-Engagement abgeschlossen sei, was nicht verwundern kann, denn das Konzept kommt ja am Ende von Porsche. Der Chassispartner sei bestimmt (also wie bei Porsche wohl Multimatic), dazu habe man die Motorfrage geklärt. Hier gibt es noch offene Aspekte: Setzt Audi wie von vielen erwartet den DTM-Motor ein? Kommt ein ander Antrieb zum Einsatz? Oder verwendet man gar den gleichen Motor wie Porsche? Dazu hat Audi das 24h-Rennen in Daytona im Januar 2023 als ersten Renneinsatz für den Audi-LMDh bestätigt. Parallel dazu tauchten beim WEC-Auftakt in Spa zahlreiche Audi-Mitarbeiter auf, die sich nahezu ausschließlich beim belgischen WRT-Team umschauten, das bekanntlich in die LMP2-Klasse einstieg, um die Prototypenklasse zu lernen und sich für Werkseinsätze in der neuen LMDh-Topklasse zu empfehlen.

Zählt man eins und eins zusammen, könnte WRT der Audi-Stammpartner in der WM werden – die Teammitglieder lächeln zu dieser Fragestellung. ■

IMSA-Meisterschaft / Sportwagen-WM: Porsche und LMDh

Porsche gibt Teams für LMDh bekannt

Bekanntlich verfolgen die VW-Töchter Audi und Porsche einen ähnlichen und koordinierten Ansatz bei der Rückkehr in die Topklasse des Langstreckensports, der Werks- und Kundensport vorsieht. Porsche will am Dienstag sagen, welche Topteams sie an Land gezogen haben.

Von: **Marcus Schurig**

Am Dienstagnachmittag um 16 Uhr wird Porsche bekannt geben, welche Partnerteams mit den Einsätzen der LMDh-Prototypen in den beiden Topserien IMSA und Sportwagen-WM (WEC) ab 2023 beauftragt werden – leider nach unserem Redaktionsschluss am Montagnachmittag. Wenn man noch nichts weiß, darf man aber schon mal spekulieren: In Amerika steht nur eine eng begrenzte Anzahl an Teams zur Auswahl – Penske, Andretti, Ganassi und Rahal. Zwei Teams sind vergeben, bleiben Andretti und Penske. Wenn wir raten müssten, würden wir auf Penske tippen: Roger Penske arbeitete bereits in LMP2-Zeiten mit Porsche zusammen, die Schwaben wären sein Traumpartner für eine Rückkehr nach Le Mans. Mit Le Mans sind wir bei Teil zwei der Porsche-Ankündigung: Wer macht die WEC für Porsche? Profilierte Topteams aus der LMP2 wie Jota gäbe es zuhauf. Natürlich könnte man auch ein GT-Team in die Topklasse hochziehen (wie WRT bei Audi) oder – Variante drei – den Job an das IMSA-Team geben. ■

„Nie waren mir zwei Sekunden mehr egal"

2017 sitzt Adrien Fourmaux erstmals in einem seriennahen Rallyeauto. Dreieinhalb Jahre später stürmt der Franzose beim WM-Debüt im World Rally Car auf Gesamtrang 5. Wir sprachen mit dem 26-Jährigen über seinen Aufstieg, sein Vorbild Ogier, die Familie und das tollste Geburtstagsgeschenk.

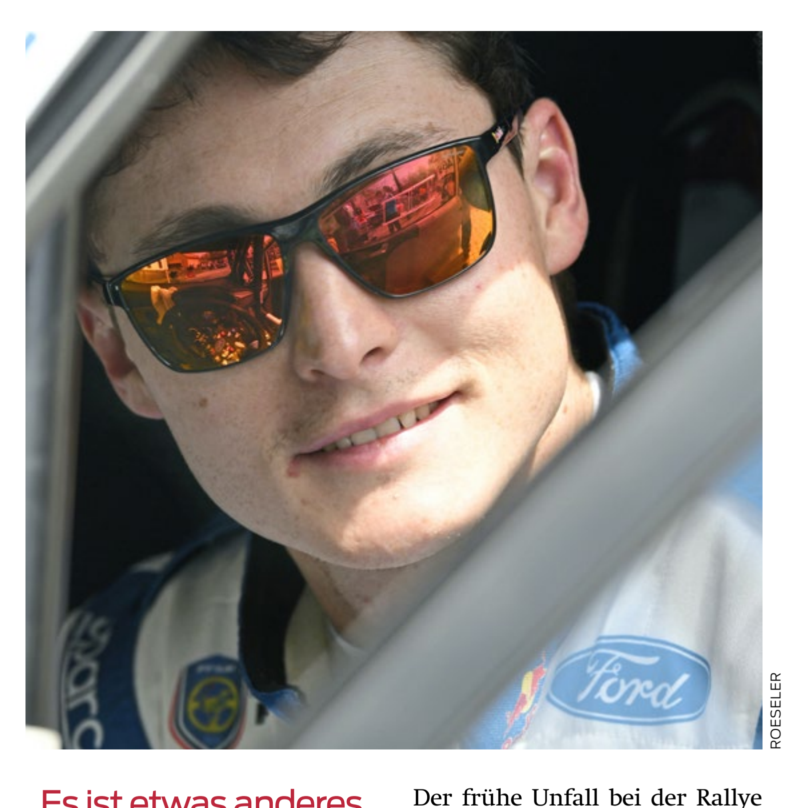
Von: **Reiner Kuhn**

Bei Ihrem WRC-Debüt in Kroatien fuhren Sie meist Top-5-Zeiten, zweimal waren Sie Zweitschnellster. Was ist wichtiger: Die gezeigte Konstanz oder der Speed?
Das Endergebnis. Bei einem Ausfall würde sich kaum einer an meine neun Top-5-Zeiten erinnern. Aber die zweitschnellste Zeit in der WP9 hinter Sébastien Ogier war für mich etwas ganz Besonderes. Das werde ich nie vergessen.

Warum?
Er ist mein großes Vorbild. Schon als Zuschauer war ich Fan. Und jetzt scherzt er nach der Prüfung mit mir: „Noch bin ich schneller." Nie waren mir zwei Sekunden mehr egal. Vor allem, weil ich abgesehen von ihm die gesamte Weltelite schlagen konnte.

Wie kamen Sie zu Rallyes?
Früher tobten wir mit Karts in einer Kiesgrube bei Lille herum. 2016 machte ich es wie Ogier und zahlte 20 Euro Startgeld für die Sichtung des französischen Verbandes. Als Sieger durfte ich eine Saison im seriennahen Ford Fiesta bestreiten. Mit meinem fünf Jahre älteren Bruder als Beifahrer wurde ich Dritter in der FFSA-Junior-Trophy. Wie bei Ogier wurde ich eine weitere Saison unterstützt, habe die ersten fünf von sechs Läufen gewonnen und musste mich entscheiden.

Zwischen verschiedenen Programmen oder Teams?
Weder noch. Vor allem meine Mutter war wenig begeistert, als ich ihr sagte, dass ich mein Medizinstudium nach vier Semestern erst mal ruhen lasse, um mich voll aufs Rallyefahren zu konzentrieren. Mein Bruder hat sich zeitgleich für den elterlichen Betrieb, in dem wir Prothesen herstellen, entschieden und ist aus dem Rallyeauto ausgestiegen. Auch ich arbeite noch zu Hause mit, um nebenbei Geld zu verdienen. Im Vorjahr bin ich trotz Pandemie 14 Rallyes gefahren, national, in der Rallye-EM oder -WM.



ROESELER

„Es ist etwas anderes, ob man erst mal sein Tempo finden muss oder jeden Meter schon lange kennt."

Adrien Fourmaux

Stand Ihre junge Karriere schon mal auf der Kippe?
Der frühe Unfall bei der Rallye Rom im Vorjahr war ein echter Tiefpunkt. Ich bin zu Malcolm Wilson gefahren, habe mich persönlich entschuldigt und ihm klargemacht, wie sehr ich weitermachen will. Er ließ sich überzeugen und erweiterte das Programm, um den Druck rauszunehmen. Mit dem zweiten WRC2-Platz in Estland oder dem EM-Sieg auf Gran Canaria konnte ich das zurückzahlen. Für diese Saison haben wir uns Patrick Magaud als Schotterspion ins Team geholt.

Wie wichtig ist Magaud?
Patrick war Loebs langjähriger Schotterspion. Keiner hat mehr Erfahrung. In Kroatien zeigte sich noch mehr als bei der Monte, wie wichtig das Team um einen herum für den Erfolg ist.



ROESELER

Fourmaux: Beim WRC-Debüt zweimal knapp die Bestzeit verpasst



Adrien Fourmaux

Geburtstag: 3. Mai 1995
Geburtsort: Seclin (bei Lille)
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE
2017: Erste Rallye
2018: FFSA-Junioren-Meister im seriennahen Ford Fiesta
2019: Erster von 17 WM-Starts
2020: 3. WRC2 (M-Sport-Ford)
2021: WM-8. (M-Sport-Ford)

HOBBYS
Rennrad, Musik, Klettern

Was war beim WRC-Debüt für Sie das Schwierigste?
Der Aufschrieb für die kniffligen Streckenbedingungen. Auch ohne Patrick wäre so ein Ergebnis kaum drin gewesen. Stimmt nur eine Info in einer Kurve nicht, ist das Vertrauen weg – nicht nur für die eine Prüfung, sondern für die gesamte Rallye. Heikel war es mit verschiedenen Reifen. Bieten die harten endlich Grip, sind die weichen längst am Schmieren. Die Umstellung auf das WRC klappte dagegen gut. In engen Ecken ist es wegen seiner Breite kaum schneller als ein Rally2. Ab den mittelschnellen Kurven spürt man dann die Aero, und es geht richtig vorwärts. Wer einmal in einem Formel 1 saß, will auch nicht mehr raus.

In Portugal starten Sie ja erneut im World Rally Car ...
Hammer! Anfang vergangener Woche rief mich Richard Millener (M-Sport-Teamchef) an und sprach von einem vorgezogenen Geschenk zu meinen Geburtstag am 3. Mai. Erst habe ich es gar nicht kapiert! Für mich das tollste Geburtstagsgeschenk aller Zeiten.

Was nehmen Sie sich vor?
Auf der Straße bleiben, viel lernen und schnell schneller werden. Ich war noch nie in Portugal und werde direkt vor der Rallye erstmals im WRC auf Schotter testen. Es macht einen Unterschied, ob man erst einmal sein Tempo finden muss oder wie die anderen seit Jahren nahezu jeden Meter kennt. Ich freue mich trotzdem riesig auf die Rallye. ■

Zwei Welten, ein Erfolg! Die Organisatoren am Polarkreis und in Kroatien lieferten erstklassige und anspruchsvolle Debüts ab

ROESLER

Lückenfüller mit Zukunft?

Die kurzfristig in den WM-Kalender gehievte Arctic-Rallye überzeugte ebenso mit spektakulären Pisten und Wettbewerb wie die knifflige Asphaltjagd in Kroatien. Geht es nach dem WM-Promoter, soll zumindest Letztere kein One-Hit-Wonder bleiben.

Von: **Reiner Kuhn**

Beim Schlussspurt in Kroatien erlaubten sich mit Neuville, Evans und dem mit nur 0,6 Sekunden Vorsprung siegreichen Ogier auch die Top 3 einen Patzer. Schon zuvor hatte die vielleicht anspruchsvollste Asphalt-Rallye aller Zeiten für drei spannende Tage gesorgt.

Ein ähnliches Bild bei der Arctic-Rallye Finnland – trotz völlig unterschiedlicher Bedingungen: Statt Frühlingswetter wartete der für den Winter-Klassiker in Schweden kurzfristig in den WM-Kalender gehievte WM-Lauf mit Minusgraden und bestens präparierten Schneebahnen auf. Die Zeitenjagd im Tiefschnee endete ebenfalls knapp. Keine 20 Sekunden trennten Sieger Tänak vom Drittplatzierten Neuville – so knapp ging es in Schweden nicht einmal bei der stark verkürzten 2020er-Ausgabe zu.

Essenzieller Ticketverkauf

Das weltmeisterliche Schneetreiben am Polarkreis soll dennoch ein einmaliges Event bleiben. „Finnland braucht den WM-Lauf im Sommer, auch um die größte nationale Sportveranstaltung durch den Verkauf von Zuschauer-Tickets und VIP-Paketen zu finanzieren", weiß Simon Larkin, beim WM-Promoter für die Kalenderplanung verantwortlich.

Eine zweite Winter-Rallye steht auf der Wunschliste nicht zuletzt beim exklusiven Reifenlieferanten Pirelli weit oben. Kandidaten in Nordamerika, Kanada und Russland sind im Gespräch.

Anders die Zukunft der von FIA-Präsident Jean Todt und FIA-Rallyedirektor Yves Matton forcierten Asphalthatz rund um Zagreb: „Um ehrlich zu sein, habe ich mit so einem Erfolg gerechnet", sagt Larkin, der in Kroatien schon 2016 zu künftigen WM-Plänen recherchiert hatte. „Nach diesem Einstand müssen nun alle Seiten für sich prüfen, ob und wie es weitergehen kann. Manche WM-Läufe können mit größerer finanzieller Unterstützung von Regional- oder Landesregierungen rechnen, andere setzen auf den Ticketverkauf und Sponsoren aus der Wirtschaft."

Larkin weiter: „Die Strecken, TV-Bilder und der Sport in Kroatien waren erstklassig, das Interesse riesig. Bei der Organisation, vor allem bei der Zuschauer-Lenkung, sehen wir dagegen noch Verbesserungsmöglichkeiten. Man stelle sich nur die Zuschauermassen ohne Corona-Auflagen vor!" Doch genau diese Begeisterung wünschen sich die Hersteller – gerade, wenn sie ab 2022 mit neuen Hybridautos um die WM-Titel kämpfen. Die Krux: Schon jetzt gibt es mehr WM-Bewerber als Kalenderplätze.

Besonders eng ist die Luft in Europa. Ein Kunstgriff könnte helfen: Einigen sich die FIA, der Promoter und die Hersteller, die WM schon ein Jahr früher auf 14 WM-Läufe aufzustocken, wäre Kroatien neben Spanien und der Rally UK in Nordirland als dritter europäischer WM-Lauf gesetzt. Mit Japan und dem traditionsreichen Auftakt in Monte Carlo würden 2022 gleich fünf WM-Rallyes auf Festbelägen ausgetragen. Die belgische Ypern-Rallye wäre dann vorerst wohl ebenso außen vor wie eine Rallye Deutschland. ■



FIA

Pro Kroatien: Todt und Matton (v. l.)



ROESLER

Lappland: Beste Winter-Bedingungen, aber schwer finanzierbar



ROESLER

Kroatien: Trotz klarem Verbot Zuschauermassen ohne Masken

WRC2

Hyundai mischt die zweite Liga auf

Beim nächsten WM-Lauf stehen über 40 Zweitliga-Teams auf der Nennliste. Die WRC2 glänzt mit zwölf Topteams, darunter erstmals beide Hyundai-Werks-Junioren, die bald mit einem brandneuen Kundensportmodell antreten.

Von: **Reiner Kuhn**



Gut Ding will Eile haben: Solberg beim Schottertest im neuen i20 N Rally2

Die zweite Liga boomt weiter, wie ein Blick auf die Ende vergangener Woche geschlossene Nennliste für die Rallye Portugal (20.–24. Mai) zeigt: Über 40 Teams wollen beim ersten Schotterlauf der Saison mit ihren Rally2-Turbo-Allradlern dabei sein.

In der werksunterstützten und ehemaligen Werkspiloten vorbehaltenen WRC2 wird die Luft nochmals dünner: So streiten in Portugal ein Dutzend Akteure um den Klassensieg. Darunter WRC2-Titelverteidiger und Kroatien-Sieger Mads Östberg (Citroën), Tabellenführer Andreas Mikkelsen (Skoda), sowie Nikolay Gryazin (VW) und erneut Teemu Suninen (Ford). Mit Esapekka Lappi (VW) und Eric Camilli (Citroën) kehren nach der Arctic und Monte Carlo zwei weitere Hochkaräter zurück.

Dem nicht genug, schickt Hyundai seine Werks-Junioren Ole-Christian Veiby und Oliver Solberg ins Rennen. Letzterer steht in Portugal besonders im Fokus. Schließlich ist es für den 20-jährigen Schweden der erste von maximal sieben für die WRC2 gewerteten Saisonläufe. Sein Plus: Kein Fahrer sitzt häufiger hinterm Lenkrad. So spult Solberg mit Werkskollege Craig Breen den Großteil der Testfahrten mit dem brandneuen i20 N Rally2 ab.

Bis auf das sequenzielle Fünfgang-Getriebe, das vom i20 R5 übernommen wird, ist das neue Kundensportmodell eine komplette Neuentwicklung – angefangen vom Chassis bis hin zum 1,6-Liter-Turbomotor. „Bei diesem Projekt ließen die Designer und Ingenieure die fünfjährige Erfahrung aus dem Vorgängermodell einfließen", gibt sich Hyundai-Motorsportdirektor Andrea Adamo zuversichtlich.

Die Neukonstruktion soll spätestens im Sommer homologiert werden. Gut möglich, dass Adamo diesen Prozess nun forciert. Was gäbe es Besseres, als wenn Solberg die namhafte WRC2-Konkurrenz schon in Portugal oder Sardinien mit dem neuen i20 N Rally2 aufmischen könnte? ■

WRC3

Mayr-Melnhof legt nach

Nächster Rekord. 25 Teams haben zur Rallye Portugal in der Privatfahrer vorbehaltenen WRC3 genannt. Erneut mit dabei: Der Österreicher Niki Mayr-Melnhof.

Bei seinem WRC3-Debüt in Kroatien sorgte Niki Mayr-Melnhof vom Start weg für Furore. In der dritten Prüfung markierte er gar die Bestzeit vor Monte-Sieger Yohan Rossel und Ex-Europameister Kajetan Kajetanowicz. Doch ein Motorschaden auf dem Weg zur neunten Prüfung vereitelte den möglichen Erfolg des auf einem Podiumsplatz liegenden österreichischen Landesmeisters von 2018. Für den 42-jährigen Steirer Grund genug, erneut anzutreten, „auch wenn es in Portugal deutlich schwieriger wird, vorne mitzuhalten".

Verständlich, Mayr-Melnhof trifft beim zweiten WRC3-Start neben den sechs Besten aus Kroatien auch auf Schotter-Spezialisten wie den Chilenen Alberto Heller sowie auf elf Lokalgrößen von Araújo über Magalhães und von Sousa bis Teodósio. ■ RK



Nachschlag: WRC3-Einsteiger Mayr-Melnhof geht auch nach Portugal

Rallycross-WM

Ein Blick in die Zukunft

Gemeinsam präsentierten die FIA und der neue WM-Promoter einen Skoda mit dem vollelektrischen FIA-Kit RX1e für die Topklasse der Rallycross-WM 2022.

Die Zeit drängt: Nur vier Wochen vor dem offiziellen Einschreibeschluss zur Rallycross-WM 2022 luden die Vertreter des Weltverbandes und des neuen WM-Promoters interessierte Rallycross-Teams ins österreichische Fuglau. Im Mittelpunkt stand die Präsentation des von den österreichischen Batterie-Spezialisten Kreisel Electric entwickelten vollelektrischen FIA-Kit RX1e.

Ab kommender Saison soll der WM-Titel in der Topliga nur noch elektrisch ausgefahren werden. Rund 680 PS aus zwei Elektromotoren befeuern die künftigen Rallycross-Boliden. Offen noch, ob sich bis Ende Mai genügend Teams für die Rallycross-WM 2022 einschreiben. Größter Knackpunkt: der Preis. So soll ein einsatzfertiges RX1e-Auto weit über 600 000 Euro kosten. ■ RK



Premierenflug: WRC2-Ass Mikkelsen im Kreisel-Skoda Fabia RX1e



MOTOR SPORT aktuell
Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
JET Gutschein
in Höhe von €30
www.jet-tankstellen.de
JET
Schlauer ist das.
FÜR SIE ZUR WAHL
€ 30 JET-Gutschein
• Bequem shoppen und tanken
• Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
• Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

17 Saisons in Folge siegreich: Kyle Busch gewann in Kansas an seinem Geburtstag das „Buschy McBusch Race 400“

NASCAR

Ganz schön buschig

Kyle Busch (Toyota) sicherte sich beim „Buschy McBusch Race 400“ auf dem Kansas Speedway seinen ersten Saisonsieg. Damit machte er sich selbst das beste Geschenk zum 36. Geburtstag.

Von: **Michael Bräutigam**

Der humoristische Name fürs Rennen in Kansas kam über eine Abstimmung unter Fans zustande. Hauptsponsor des Rennens ist der Brauerei-Riese Anheuser-Busch, der unter anderem auch mit der Biermarke „Busch“ in großen Lettern auf dem Ford von Kevin Harvick zu sehen ist.

Ganz so buschig, wie die Fans des Champions von 2015 und 2019 es gerne gehabt hätten, sah es lange Zeit nicht aus, denn über fast die gesamte Renndistanz schien Kyle Larson in seinem Hendrick-Chevy unschlagbar zu sein. Vom 28. Startplatz gestartet, übernahm er am Ende der ersten Stage bereits kurzzeitig die Führung, musste sich im Finish des ersten Segments aber noch Kyle Busch geschlagen geben. Danach war der Sieger des Rennens in Las Vegas aber kaum mehr zu stoppen. Sowohl die erste als auch die zweite Stage gingen ohne Zwischenfälle über die Bühne. Auch im dritten Segment waren die letzten planmäßigen Stopps bereits absolviert und Larson schien geradezu zu seinem zweiten Saisonsieg zu cruisen.

Zerfahrene Schlussphase

Doch ein Reifen von Tyler Reddicks Childress-Chevy, der beim Reifenstopp ins Infield gekullert war, ließ die NASCAR dann doch die erste unplanmäßige Gelbphase ausrufen – und das Feld war wieder beisammen. Den folgenden Restart nutzte der bislang noch sieglose Denny Hamlin (Toyota), um sich die Führung zu holen. Unter dem Druck von Larson rutschte er jedoch zuerst in die Mauer und touchierte sie kurz darauf in Folge eines Reifenschadens noch einmal heftiger.

Es folgten eine Reihe von Neustarts, die weiteres Kuddelmuddel nach sich zogen. Nach zwei weiteren Gelbphasen lief es letztlich auf einen Zielsprint über zwei Runden hinaus. Busch bekam auf der Innenbahn von seinem Gibbs-Teamkollegen Martin Truex Jr. einen perfekten Push und setzte sich in Führung. Außen versuchte Larson, erstmals in der zweiten Startreihe, Ryan Blaney in dessen Penske-Ford anzuschieben, drehte ihn dabei aber fast und wurde selbst ebenfalls langsam. Larson wurde auf Platz 19 gewertet, Blaney fiel sogar bis auf P21 zurück.

Vorne behielt Busch die Nerven und holte sich an seinem 36. Geburtstag den ersten Saisonsieg, obwohl Kevin Harvick und Brad Keselowski auf frischeren Reifen noch mal nahe kamen. Damit hat Busch nun in 17 Saisons in Folge immer mindestens ein Rennen gewonnen – sollte er auch 2022 ein Rennen gewinnen, zieht er mit Rekordhalter Richard Petty gleich. Tags zuvor gewann Busch bereits das Truck-Rennen von Kansas, womit er endlich zurück in der Erfolgsspur scheint.

„Wenn man so eine Flaute hatte wie ich, ist es echt hart“, sagte Busch. „Man zweifelt an sich selbst. Aber man muss einfach dranbleiben.“ Der Gibbs-Pilot ist bereits der zehnte verschiedene Sieger im elften Saisonlauf. Es könnte also sein, dass es am Ende der Regular Season mehr Sieger als Playoff-Plätze gibt. ■

NASCAR CUP SERIES

Kansas City/Kansas (USA)
11. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Kevin Harvick (USA)	Ford
3.	Brad Keselowski (USA)	Ford
4.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
5.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
6.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
7.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
8.	Chris Buescher (USA)	Ford
9.	William Byron USA)	Chevrolet
10.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 11 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	481 Punkte
2.	Truex Jr. (Toyota)	394
3.	Byron (Chevrolet)	385
4.	Logano (Ford)	373
5.	Blaney (Ford)	370
6.	Keselowski (Ford)	366
7.	Elliott (Chevrolet)	349
8.	Harvick (Ford)	348
9.	Larson (Chevrolet)	337
10.	Kyle Busch (Toyota)	330



MOTORSPORT IMAGES

Zweiten Sieg verpasst: Larson

DTM

Die sechste Marke

Fünf Marken standen bereits fest, nun steht mit Lamborghini eine weitere am Start. Aber es gibt auch schlechte News: Der Event am Norisring muss verschoben werden.

Von: **Michael Bräutigam**

Das DTM-Feld wächst: Seit letzter Woche ist klar, dass auch ein Lamborghini zum Stammaufgebot der neu mit GT3-Autos ausgetragenen Serie zählt. Das Team T3 Motorsport aus Dresden setzt einen Huracán GT3 Evo für Esteban Muth ein. Nach Audi, BMW, Mercedes-AMG, Ferrari und McLaren ist damit die sechste Marke fix.

Während der Saisonstart am 19./20. Juni in Monza weiter steht, wurde derweil die zweite Veranstaltung am Norisring auf einen noch nicht bekannten Termin im Herbst verschoben. Für eine Austragung am geplanten Datum Anfang Juli wurde die Zeit zu knapp, vor allem im Hinblick auf mögliche Zuschauer vor Ort.

Anderthalb Monate vor dem Auftakt tröpfeln die News weiter rein. Nachdem die drei deutschen Marken im Feld bereits beim Test in Hockenheim mit jeweils einem Space-Drive-Lenksystem am Start standen, stehen jetzt auch die Piloten und eine Pilotin fest, die ohne Lenksäule in die Saison gehen: Bei BMW ist das Timo Glock, in Mercedes-Reihen Gary Paffett und bei Audi Sophia Flörsch. Sie darf beim DTM-Test diese Woche am Lausitzring erstmals ihr wirkliches Einsatzauto bewegen, nachdem sie in Hockenheim noch ein Vorjahresfahrzeug aus dem GTC Race zum Eingewöhnen hatte.

Nach Lamborghini könnten noch weitere neue Fahrzeuge in die DTM kommen. So soll scheinbar am Red Bull Ring ein KTM X-Bow GTX am Start stehen. Auch über erste Einsätze des neuen BMW M4 GT3 wird spekuliert. Interessant ist das insofern, als dass DTM-Technikchef Michael Resl erst kürzlich eine GT3-Homologation für einen Start in der DTM als notwendig genannt hat. Die hat der KTM nicht – und der M4 frühestens im September. ■



T3 MOTORSPORT/VANUF ART

Blickfang: Der T3-Lamborghini stößt neu zum Feld der GT3-DTM

TCR Spanien

Halder-Duo in Spanien

Michelle und Mike Halder werden neben der NLS auch wieder ein TCR-Sprintprogramm fahren. Die Geschwister starten in der neuen TCR Spanien.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem der Aufstieg in die WTCR nicht geklappt hat und durch den Wegfall des bisherigen Hauptsponsors auch die TCR Europe nicht mehr drin war, hat sich für die Halder-Geschwister kurzfristig eine neue Gelegenheit ergeben. Die in diesem Jahr erstmals ausgetragene TCR Spanien wird 2021 die neue Sprint-Heimat der beiden Meßkirchener. „Es sind fünf Events auf tollen Strecken", sagt Mike Halder, der 2020 noch um den TCR-Europe-Titel kämpfte.

Die Serie wird im Rahmen der spanischen Tourenwagenmeisterschaft ausgetragen und umfasst drei Rennen pro Wochenende, an denen die Halders mit ihren teameigenen Honda Civic teilnehmen. Überschneidungen mit der NLS, in der man mit einem Cupra startet, gibt es übrigens nicht. Saisonauftakt ist am 29./30. Mai in Navarra, die Rennen werden im Livestream auf YouTube übertragen. Attraktiv wird die TCR Spanien auch durch die vom spanischen ASN und Reifenausrüster Hankook ausgeschriebenen Prämien: Der Champion bekommt 30 000 Euro in Form einer Gutschrift für die TCR Europe 2022. ■



ADAC

Mike und Michelle Halder kämpfen 2021 in der TCR Spanien um Positionen

NACHRICHTEN

WTCR: VERLÄNGERUNG
Die FIA, WTCR-Promoter Eurosport Events und TCR-Rechteinhaber WSC Ltd. haben vergangene Woche drei weitere Jahre der Zusammenarbeit im Hinblick auf die WTCR besiegelt. Damit gibt es den Tourenwagen-Weltcup bis mindestens Ende 2024.

ETCR: WELTCUP KOMMT
Die Pure ETCR wird ab 2022 zum FIA eTouring Car Weltcup. Für die Premierensaison 2021 stehen derweil die Hyundai-Fahrer fest: Neben den kolportierten Jean-Karl Vernay und Augusto Farfus stoßen nun auch Tom Chilton und John Filippi zum Team.

WTCR: BOLDIZS BLEIBT
Bence Boldizs bleibt in der WTCR. Er wurde als dritter Zengo-Pilot neben Jordi Gené und Mikel Azcona bestätigt. Wer den vierten Cupra pilotiert, wird in den nächsten Tagen bekannt gegeben.

TCR: TOYOTA JETZT FIX
Was seit Monaten ein schlecht gehütetes Geheimnis war, ist nun offiziell: Toyota betritt die TCR-Bühne. Verantwortlich für Entwicklung und Aufbau der Fahrzeuge auf Basis der Corolla Limousine ist Toyota Gazoo Racing Argentinien.

TCR EUROPE: BENNANI DOCKT BEI LOEB AN
Vor dem Start der TCR Europe am kommenden Wochenende ist klar, dass Titelverteidiger Mehdi Bennani wieder dabei ist: Er kehrt zu seinem Ex-Team Sébastien Loeb Racing zurück und komplettiert mit Sami Taoufik das Aufgebot der vier SLR-Hyundai.

BTCC: COCKPIT-WECHSEL
Bevor am Wochenende die Saison in Thruxton startet, gab es noch mal eine Änderung: Trotz starker Test-Auftritte verlässt Michael Crees das BTC-Team. Wer seinen Platz im Honda Civic einnimmt, war zu Redaktionsschluss noch unbekannt.



Viva Miller!

Nicht der überlegene Fabio Quartararo gewann in Jerez, sondern der von vielen abgeschriebene Ducati-Werkspilot Jack Miller. Francesco Bagnaia ergänzte den Ducati-Doppelsieg und hat die WM-Führung übernommen.

Von: **Imre Paulovits**

Damit hatte niemand gerechnet. Nachdem Jack Miller als Erster abgewunken wurde, fuhr er in der Auslaufrunde seine üblichen stehenden Wheelies und einen nicht enden wollenden Stoppie. Als er dann in die Boxengasse einbog, standen alle Spalier, die ihn im Fahrerlager seine Karriere über begleitet haben: Aki Ajo, bei dem er Moto3-Vizeweltmeister wurde, bevor ihn Honda in die MotoGP transferierte, die Mitglieder seiner damaligen Marc-VDS-Truppe, Paolo Campinotti und das Pramac-Team. Und alle verneigten sich vor der Leistung des talentierten Australiers, dem aber immer das letzte bisschen gefehlt hatte, um es endlich bis ganz nach oben zu schaffen – wie er es bereits in seiner zweiten Saison in der obersten Motorradklasse im Regen von Assen 2016 geschafft hatte. Dann flippte Miller regelrecht aus. Er sprang über die Absperrungen, umarmte jeden. Und als er in den Parc fermé zurückkam, sackte er zusammen, saß auf dem Boden neben seinem Motorrad und weinte. Die Arbeit von sieben harten Jahren in der MotoGP, die letzten Wochen, in denen er bereits begonnen hatte, an sich zu zweifeln, platzten aus ihm heraus, und er war nur noch Passagier auf der Achterbahnfahrt der Gefühle.

Zwischen dem zweiten Grand Prix in Katar und dem Europa-Auftakt in Portimão ließ sich Miller wegen Armpump-Problemen am rechten Unterarm operieren. Als er vor zwei Wochen stürzte, platzte die Naht wieder auf. „Aber es geht dem Arm gut, er behindert mich nicht“, versicherte der 26-Jährige und fuhr am Samstag die zweitschnellste Zeit hinter Fabio Quartararo.

> „Mit einem Schlag hatte ich Armpump, und es wurde immer schlimmer. Ich weiß keinen Rat. Letztes Jahr hatte ich in Jerez keine Probleme, es kam aus heiterem Himmel.“
>
> Fabio Quartararo

Quartararo dominiert erst

Der Franzose, der bei den letzten vier Rennen in Jerez vier Pole-Positions herausfahren konnte, hatte wie die sichere Bank gewirkt. Zwei Siege in den letzten beiden Rennen und zwei Jerez-Siege vom Vorjahr gaben ihm Selbstvertrauen, und seine Yamaha funktionierte genauso gut wie letztes Jahr. Der Rundenrekord in Jerez stand bei 1.38,051. In FP4 schüttelte Quartararo lässig sechs Runden unter 1.38 aus dem Ärmel. Sein Teamkollege Maverick Viñales schaffte vier, Álex Rins und Takaaki Nakagami je eine, der Rest konnte die Marke nicht knacken. Wenn ihn die beiden Ducatis und Franco Morbidelli beim Start auch abhängten, schnappte sich Quartararo locker einen nach dem anderen. Und als er erst mal an der Spitze war, zog er davon. Während die anderen resignierten, versuchte Jack Miller so gut es ging, an dem Franzosen dranzubleiben. Er fuhr ebenfalls unter 1.38 und behielt die Yamaha in Sichtweite.

Dann wurde der Spitzenreiter mit einem Schlag langsamer. Er verlor anderthalb Sekunden pro Runde – und Miller ließ sich nicht zweimal bitten. Doch es kam noch viel schlimmer. Die Rundenzeiten des Yamaha-Werkspiloten stiegen um bis zu drei Sekunden an, und er wurde bis zum 13. Platz durchgereicht. Als der Franzose durchs Ziel fuhr und sein Helmvisier öffnete, war sein Ge-



Geschafft: Jack Millers Freude über seinen Sieg spiegelte die ganze Arbeit wider, die dahintersteckt

DUCATI



YAMAHA

Fabio Quartararo sah schon wie der sichere Sieger aus – bis der Armpump kam



PETRONAS

Starker Dritter: Franco Morbidelli



DUCATI

Jack Miller konnte die zum Schluss aufrückenden Francesco Bagnaia und Franco Morbidelli auf Abstand halten

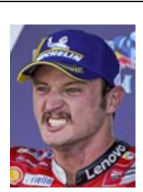
sicht schmerzverzerrt. „Nein, ich hatte kein technisches Problem", gestand Quartararo, der auch seine WM-Führung einbüßte. „Mit einem Schlag hatte ich Armpump, und es wurde immer schlimmer. Ich hatte überhaupt keine Kraft mehr, ich konnte das Motorrad nicht bremsen und nicht lenken. Ich weiß keinen Rat. Vor zwei Jahren habe ich mich am rechten Unterarm operieren lassen. Letztes Jahr hatte ich in Jerez nicht die geringsten Probleme, in Portimão schon. Vor zwei Wochen hatte ich in Portimão nicht das geringste Problem, jetzt ist es hier aus heiterem Himmel gekommen."

Quo vadis, Honda?

Marc Márquez hatte bei seinem zweiten Rennen nach dem Comeback zwei Stürze, am Samstag schlug er in Turn 7 hart in den Airfence ein. Man ließ ihn in Jerez ins Krankenhaus bringen, der Scan zeigte keinerlei Probleme am operierten rechten Arm, der achtfache Weltmeister klagte nur über einen steifen Hals. Auch Pol Espargaró flog böse runter, und nachdem er am Sonntag Zehnter hinter Márquez wurde, ließ er seinem Frust freien Lauf. „Ich habe keine Informationen über die Entwicklungen bei Honda. Jeder Fahrer hat anderes Material, und ich weiß nicht, wohin diese Entwicklung führen soll", knirschte der letztjährige WM-Fünfte. Dafür kommt sein Bruder mit der Aprilia immer besser in Fahrt: Am Freitag sah es gar so aus, als hätte er die beste Rennpace! Er wurde schließlich Sechster mit nur fünf Sekunden Rückstand.

KTM hatte darauf gehofft, dass Brad Binder wieder nach vorne fährt, der Südafrikaner stürzte aber gleich zweimal. „Ich hatte mich am Morgen sehr gut auf dem Motorrad gefühlt und konnte mit ihm machen, was ich wollte. Doch dann ist mir nach einem schlechten Start in der zweiten Runde in Turn 2 das Vorderrad weggerutscht, und nachdem ich weitergefahren bin, noch einmal in der Zielkurve. Es war nicht mein Tag", knirschte Binder. So rettete Miguel Oliveira mit P11 die Ehre der Österreicher. ■

DREI FRAGEN AN JACK MILLER



SIE WAREN JA SEHR EMOTIONAL – WIE WAR DIESES RENNEN?
Es ist unglaublich, dass ich es geschafft habe. Das letzte Mal, als ich gewonnen habe, war es ein großer Schock im Regen. Aber bis ich auch im Trockenen liefern konnte, ist viel Zeit vergangen, und ich habe mir den Hintern abgearbeitet. Ich bin noch nie in meinem Leben so lange so präzise gefahren wie hier, und es ist fantastisch, den Lohn dafür zu bekommen. Als mich Fabio Quartararo überholt hat, habe ich gesehen, dass er sehr schnell war. Ich habe aber alles versucht, so gut es ging, an ihm dranzubleiben. Dann habe ich gemerkt, dass ich ihm plötzlich näher komme. Mein Motorrad hat sich fantastisch angefühlt und die ganze Arbeit, die wir an diesem Wochenende gemacht haben, hat sich ausgezahlt.

WANN WUSSTEN SIE, DASS IHNEN DIESER SIEG NICHT MEHR ZU NEHMEN WAR?
In Kurve 12 in der letzten Runde. Ich habe es bis dahin nicht glauben wollen, dass ich es endlich geschafft habe. Ich sah auf meiner Tafel, dass Peco näher kam. Ich habe in der letzten Runde alle Linien dicht gemacht, obwohl er gar nicht da war.

IST MIT DIESEM SIEG NUN DER KNOTEN GEPLATZT?
Die letzten Wochen waren nicht leicht, ich war verärgert und frustriert und wollte nicht mehr an mich glauben. Jetzt habe ich einen neuen Life-Coach: Lucy Crutchlow hat mich angerufen und mir eingehämmert, dass ich es schaffen werde.

Wildcard-Bradl brilliert

Stefan Bradl holte bei seinem dritten Rennen in diesem Jahr zum dritten Mal Punkte. Dabei war er diesmal mit dem Testteam am Start.

Von: **Imre Paulovits**

Die Routine, die sich Stefan Bradl im Winter in Jerez mit seiner HRC-Testmannschaft aufgebaut hat, kam an den Trainingstagen immer wieder durch, und der Name des 31-jährigen Bayern erschien immer wieder in den Top 3. Er war dabei fast immer schnellster Honda-Pilot – und das, obwohl er bei seinem Wildcard-Einsatz auch Testarbeit für Honda verrichtet hat. Als er dann am Samstagvormittag das FP3 auch als Dritter abgeschlossen hatte, war er locker für die Q2 qualifiziert. „FP3 war der absolute Hammer“, freute sich Bradl. „Wir haben viel daran gearbeitet und lange überlegt, welches Chassis wir für die heutigen Trainings verwenden wollen. Im Nachhinein betrachtet haben wir die richtige Entscheidung getroffen. Leider lief in Q2 nicht alles nach Plan, und ich fand mich im Verkehr wieder. Wir hätten sonst näher an der Spitze dran sein können.“



HRC

Stefan Bradl: Direkt in die Q2 qualifiziert, im Rennen wieder Punkte geholt

Im Rennen kämpfte Bradl zunächst mit den beiden Honda-Werkspiloten Marc Márquez und Pol Espargaró um Platz 10. Er konnte ihr Tempo aber in der zweiten Rennhälfte nicht halten und fuhr ein einsames Rennen. Zum Schluss holte ihn Miguel Oliveira ein und verwies ihn noch auf den zwölften Platz. „Dieser zwölfte Platz ist in Ordnung, ich bin happy damit“, meinte Bradl. „Natürlich gibt es immer einige Punkte, die besser hätten sein können, aber insgesamt bin ich mit unserer Leistung an diesem Wochenende sehr zufrieden. Wir waren teilweise sehr stark. Vielleicht hätte ich im Rennen manchmal etwas sanfter fahren müssen, weil ich gegen Ende ein wenig Arm-Pump gespürt habe. Doch davon abgesehen war das Rennen okay. Es war ein anstrengendes Wochenende für das Team, aber wir haben alles gut hinbekommen. Es sind keine großen Fehler vorgekommen, wir haben weitere Punkte dazugewonnen und einige wichtige und wertvolle Daten gesammelt. Alles in allem können wir daher zufrieden zusammenpacken und uns unseren nächsten Aufgaben zuwenden.“ ■

KOMMENTAR

DAS MENSCHLICHE IM SPORT kam in Jerez richtig an die Oberfläche. Bei dem, wie professionell in der Motorrad-Weltmeisterschaft alles geworden ist, wie alles elektronisch erfasst und beobachtet wird, hat man das Gefühl, dass die Fahrer, die sich dem anpassen müssen, um nicht unterzugehen, ebenfalls zu Robotern verkommen. Sie müssen ihre Leistung auf Abruf bringen, ihre Verletzungen überwinden, als wären sie nur eine Reparatur.
Doch bei Jack Miller, der im siebten Jahr in der MotoGP endlich seinen ersten Sieg im Trockenen einfuhr, entluden sich die Gefühle, die sich in all den Jahren aufgestaut hatten. Und auch als Fabio Di Giannantonio der Gresini-Truppe nach dem Tod ihres Gründers ihren ersten Moto2-Sieg seit sechs Jahren schenkte, flossen die Tränen. Schön, die menschliche Seite des Motorsports zu erleben.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

RÜCKKEHR DER PALÄSTE

Wenn das Fahrerlager von Jerez auch komplett abgeriegelt wurde und ein Zugang für die Beteiligten nur über eine streng bewachte Gesundheitskontrolle möglich war, bereitet sich das Paddock langsam wieder auf die Normalität vor. In Jerez waren neben den pompösen Wohnburgen der MotoGP-Piloten auch viele der Hospitality-Paläste wieder angerückt. In ihnen sah es aber noch recht leer aus. Bewirtet wurden nur die Fahrer und die Team-Mitglieder, noch fehlten die Scharen der VIP-Gäste, die sich in ihnen vor der Pandemie getummelt hatten.

ZUSCHAUER WOANDERS

Der Jerez-GP fand zwar auch dieses Jahr ohne Zuschauer statt, viele Motorradfahrer waren trotzdem nach Jerez gekommen. Der Samstag war ein Feiertag, und auf der Motorrad-Meile in der Stadt hatten die großen Geschäfte ein Public Viewing vorbereitet. Die breite Zufahrtsstraße vor ihnen glich wieder einem Dragstrip mit parkenden Motorrädern auf beiden Seiten, Hunderte von Bikern waren zusammengekommen. Einige Hundert Meter weiter war eine riesige Kirmes aufgebaut, wo wenig davon zu sehen war, dass vor Kurzem noch eine rigorose Ausgangssperre in Spanien galt.

VATERFREUDEN

Bis vorletztes Jahr gehörte Dylan Grey zum Fernsehteam der Dorna und lebte in Barcelona. Mittlerweile ist er nach Kanada umgesiedelt, wo er und seine Frau sich in der letzten Woche über die Ankunft von Töchterchen Daisy gefreut haben.

PROMINENTER GAST

Zu den wenigen Gästen, die in Jerez ins Fahrerlager gelassen wurden, gehörte der 15-fache Weltmeister Giacomo Agostini. Der bald 79-jährige Italiener erfeut sich weiterhin bester Gesundheit, und er zeigte auch großes Interesse an der aktuellen Entwicklung der MotoGP. Besonders interessiert war er an der Rückkehr von Marc Márquez und erkundigte sich in der Startaufstellung persönlich bei dem 28-jährigen Honda-Werkspiloten, wie es ihm geht. „Wie er nach einer so harten Zeit wieder fährt, zeigt, dass er ein wahrer Champion ist“, so Ago. ■ IP



PAULOVITS

Giacomo Agostini: Wieder Gast bei der WM und bestens informiert

MOTOGP-ERGEBNISSE

Jerez (E) – 2. Mai 2021 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,575 km über 25 Runden à 4,423 km. 23 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 41 Grad. Schnitt des Siegers: 161,4 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	25	41.05,602 min	295,8 km/h	1.37,908 min	M/M	25
2.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	25	+1,912 s	300,0 km/h	1.38,059 min	M/M	20
3.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	25	+2,516 s	288,7 km/h	1.37,993 min	M/M	16
4.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	25	+3,206 s	295,0 km/h	1.38,101 min	M/M	13
5.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	25	+4,256 s	293,4 km/h	1.38,239 min	S/M	11
6.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	25	+5,164 s	292,6 km/h	1.38,262 min	M/M	10
7.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	25	+5,651 s	292,6 km/h	1.38,148 min	S/M	9
8.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	25	+7,161 s	300,8 km/h	1.38,165 min	M/M	8
9.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+10,494 s	293,4 km/h	1.38,122 min	M/M	7
10.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	25	+11,776 s	295,8 km/h	1.38,356 min	M/M	6
11.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	25	+14,766 s	294,2 km/h	1.38,520 min	M/M	5
12.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	25	+17,243 s	296,7 km/h	1.38,399 min	M/M	4
13.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	25	+18,907 s	289,5 km/h	1.37,770 min	M/M	3
14.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	25	+20,095 s	291,1 km/h	1.38,677 min	M/M	2
15.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	25	+20,277 s	291,1 km/h	1.38,869 min	M/M	1
16.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	25	+20,922 s	295,8 km/h	1.38,639 min	M/M	-
17.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	25	+22,731 s	290,3 km/h	1.38,792 min	M/M	-
18.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP21	25	+30,314 s	292,6 km/h	1.38,901 min	M/M	-
19.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	25	+37,912 s	288,0 km/h	1.39,220 min	M/M	-
20.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	25	+38,234 s	295,0 km/h	1.38,028 min	M/M	-
	nicht gewertet:							
	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	11	+14 Runden	289,5 km/h	1.38,430 min	M/M	-
	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	11	+14 Runden	295,8 km/h	1.38,508 min	S/M	-
	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	0	+25 Runden	288,0 km/h	-	M/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Quartararo	1.36,755 min
2.	Morbidelli	1.36,812 min
3.	Miller	1.36,860 min
4.	Bagnaia	1.36,960 min
5.	Nakagami	1.37,008 min
6.	Zarco	1.37,054 min
7.	Viñales	1.37,070 min
8.	A. Espargaró	1.37,085 min
9.	Rins	1.37,124 min
10.	Mir	1.37,154 min
11.	Binder	1.37,467 min
12.	Bradl	1.37,502 min
13.	P. Espargaró	1.37,407 min
14.	M. Márquez	1.37,489 min
15.	Bastianini	1.37,675 min
16.	Oliveira	1.37,746 min
17.	Rossi	1.37,915 min
18.	Marini	1.37,925 min
19.	Petrucci	1.38,065 min
20.	A. Márquez	1.38,069 min
21.	Lecuona	1.38,139 min
22.	Savadori	1.38,325 min
23.	Rabat	1.38,641 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	66
2.	Quartararo	64
3.	Viñales	50
4.	Mir	49
5.	Zarco	48
6.	Miller	39
7.	A. Espargaró	35
8.	Morbidelli	33
9.	Rins	23
16.	Bradl	11

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Yamaha	91
2.	Ducati	85
3.	Suzuki	53
4.	Aprilia	35
5.	Honda	33
6.	KTM	27

WM-STAND TEAMS

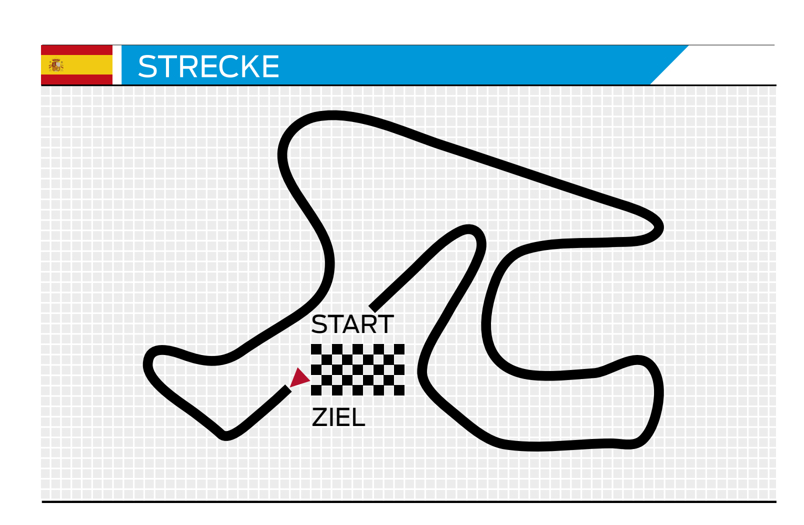
	Team	Punkte
1.	Monster Energy Yamaha MotoGP	114
2.	Ducati Lenovo Team	105
3.	Team Suzuki Ecstar	72
4.	Pramac Racing	65
5.	Repsol Honda Team	40
6.	Petronas Yamaha SRT	37
7.	Aprilia Racing Team Gresini	37
8.	Red Bull KTM Factory Racing	30
9.	LCR Honda	27
10.	Esponsorama Racing	22

„Ich hatte mir vorgenommen, mich erst einmal in den Top 5 zu halten, jetzt bin ich WM-Leader. Das kann sich in zwei Wochen aber schon ändern.“

Francesco Bagnaia

CIRCUITO DE JEREZ (E) 4,423 KM

Rundenrekord: **1.37,770, Fabio Quartararo (Yamaha), 2021**
Quali-Rekord: **1.36,584, Maverick Viñales (Yamaha), 2020**
Topspeed-Rekord: **300,8 km/h, Johann Zarco (Ducati), 2021**

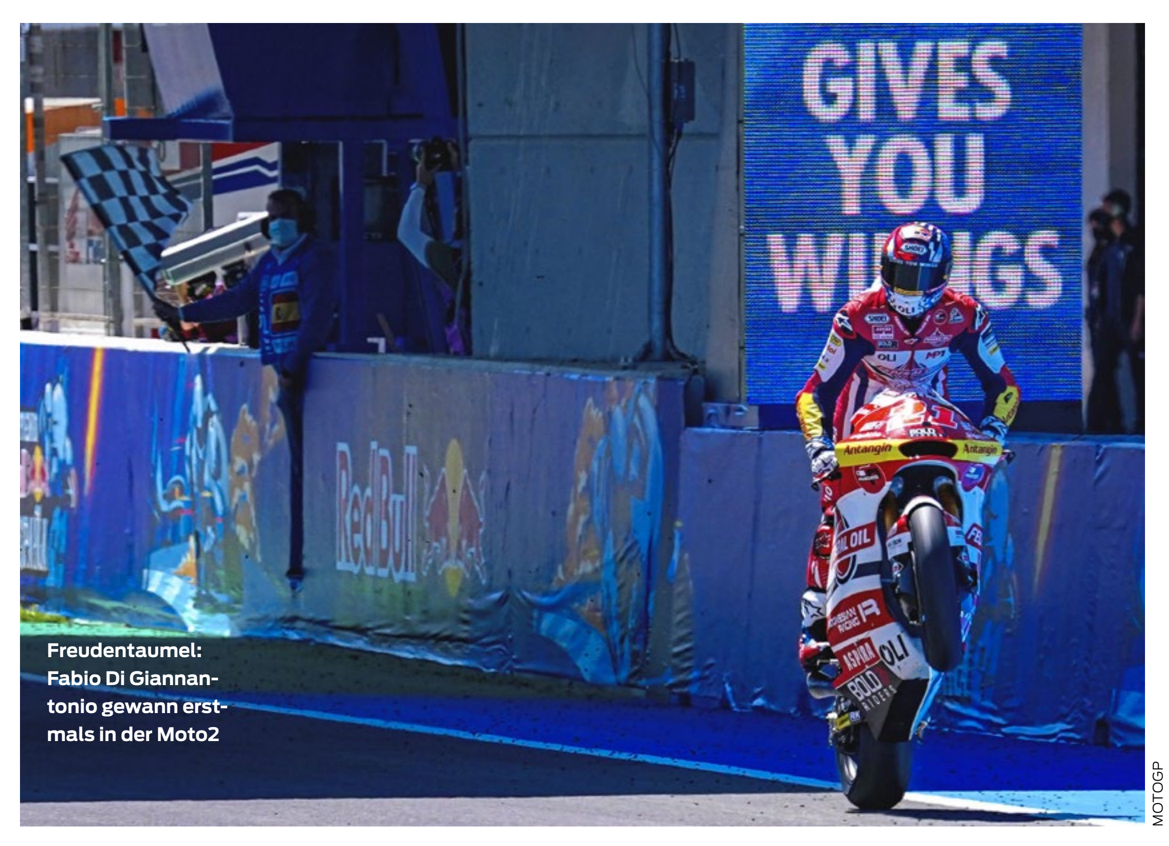




DUCATI

Tag der Roten: Doppelsieg durch Miller (l.) und Bagnaia, Bagnaia WM-Leader

Fabio Di Giannantonio fährt alle



Freudentaumel: Fabio Di Giannantonio gewann erstmals in der Moto2

MOTOGP

Nicht die favorisierten Ajo-Piloten oder Sam Lowes bestimmten das Moto2-Rennen in Jerez, sondern Gresini-Pilot Fabio Di Giannantonio. Marcel Schrötter kämpfte sich bis auf Platz 10 vor.

Von: **Imre Paulovits**

Als Fabio Di Giannantonio mit einem stehenden Wheelie über den Zielstrich fuhr, standen seinem Team an der Boxenmauer die Tränen in den Augen. Fünf Jahre war es her, dass Sam Lowes das letzte Rennen in der mittleren Klasse für die Truppe von Fausto Gresini gewonnen hatte, nun hat ihr damaliger Benjamin es getan. Fabio Di Giannantonio, der direkt aus dem MotoGP Rookies Cup in die WM kam, wurde einst von Fausto Gresini behutsam aufgebaut und

MotoGP

Die verrückte Saison hat begonnen

2022 beginnt eine neue Ära in der MotoGP. Nicht nur Fahrerverträge werden neu verhandelt, es wird auch neue Teamkonstellationen geben. In Jerez gab es einen Vorgeschmack.

Von: **Imre Paulovits**

Auch Aprilia hat nun mit der Dorna einen Vertrag für die Jahre 2022 bis 2026 unterschrieben. Sie werden nicht mehr den Teamplatz des Gresini-Teams in Anspruch nehmen, sondern ein direktes Werksteam einsetzen. Die Geschäftsführung und der Besitz von Gresini Racing wurden nach dem Tod ihres Teamchefs und Eigentümers Fausto Gresini von seiner Witwe Nadia Padovani übernommen, auch seine beiden Söhne Lorenzo and Luca bekommen führende Aufgaben. Lorenzo wird administrative Aufgaben übernehmen, Luca als sportlicher Leiter fungieren. Aber eines soll sich nicht ändern: Fausto Gresini hatte bereits im November einen Fünfjahresvertrag mit der Dorna unterschrieben, und Gresini Racing soll wieder als unabhängiges Team in der MotoGP teilnehmen.

Richtig spektakulär wird es um das VR46-Projekt von Valentino Rossi. Der neunfache Weltmeister, dessen Team bislang zum großen Teil vom Berlusconi-Sender Sky finanziert wurde, hat einen Fünfjahresvertrag für sein Moto2- und sein zukünftiges MotoGP-Team mit der saudi-arabischen Königsfamilie unterschrieben. Dabei wird Aramco, die bereits in der Formel 1 vertreten ist, Hauptsponsor. Dies wurde jedoch nicht von Rossis VR46-Organisation, sondern von Tanal Entertainment Sport & Media bekannt gegeben, der Firma des saudischen Prinzen Abdulaziz bin Abdullah Al Saud, die auch bemerkte, dass sie sich fortan um die Medien- und PR-Arbeit des Projekts kümmern werde und damit Zukunftsprojekte und zukünftige saudische Fahrzeuge bewerben will.

Ducati-Rennmanager Paolo Ciabatti gab bekannt, dass sie weiter mit sechs MotoGP-Motorrädern planen. Da Esponsorama sich um keinen Startplatz für 2022 bewerben würde, hätten sie sowohl mit Gresini als auch mit VR46 Verhandlungen aufgenommen. Rossi soll auch mit Aprilia, Suzuki und Yamaha verhandeln. Es dürften turbulente Monate auf uns zukommen. ■



MOTOGP

Aleix Espargaró und die RS-GP (#41): 2022 tritt Aprilia als direktes Werksteam an

n auf und davon

2018 Vizeweltmeister, wonach er zu Speed Up in die Moto2 ging. Wenn er sich dort auch pudelwohl fühlte und in der Truppe von Luca Boscoscuro drei Mal Zweiter wurde, ganz nach oben sollte es ihm nicht gelingen. Doch jetzt, mit seiner alten Mannschaft wiedervereint, schaffte er es nun auch in der Moto2 ganz nach oben.

Nach dem Qualifing redete noch jeder von Remy Gardner, doch Di Giannantonio fuhr bereits im Warm-up Bestzeit. Dann legte er einen prächtigen Start hin und fuhr auf und davon. Bis zur achten Runde hatte er seinen Vorsprung auf 2,5 Sekunden ausgebaut und verwaltete ihn fortan. Doch wie ist diese plötzliche Steigerung gekommen? „Wir haben nichts an der Abstimmung geändert, ich bin nur tief in mich gegangen, und mit Ridingcoach Manuel Poggiali sind wir alles noch einmal durchgegangen. Und da habe ich mich gleich am Sonntagmorgen stark gefühlt", hatte der 22-jährige Italiener eine simple Erklärung. Dass die beiden Ajo-Piloten aus den Podestplätzen fielen, hatte zweierlei Gründe. „Ich hatte im Rennen einfach nicht das Gefühl für das Motorrad wie zuvor", gestand Gardner. „Wir müssen jetzt analysieren warum." Raúl Fernández wurde von Armpump heimgesucht. Da Sam Lowes Dritter wurde, ist die WM-Spitze wieder eng zusammengerückt.

Marcel Schrötter hatte im Qualifying alle Götter gegen sich. Nicht weniger als drei seiner schnellsten Runden wurden gestrichen. Einmal hatte er die Streckenbegrenzung überfahren, zwei Mal gab es gelbe Flaggen. Doch auch vom 18. Startplatz nahm er sich ein Herz, machte gleich in der ersten Runde viele Plätze gut und wurde schließlich Zehnter. „Die erste Runde ist mir wirklich gut gelungen", freute sich Schrötter. „Danach konnte ich nur noch meine Position halten, weil ich hinten Grip-Probleme hatte, die an den Tagen zuvor nicht aufgetreten waren." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP/MOTO3
Tech3 hat seine Zusammenarbeit mit KTM bis Ende 2026 verlängert. KTM-CEO Stefan Pierer war in Jerez, um den Vertrag mit Hervé Poncharal persönlich zu unterzeichnen. „Es ist ein historischer Moment", freute sich Poncharal. „Einen Fünfjahresvertrag zwischen einem Hersteller und einem Privatteam hat es bislang noch nie gegeben."

MOTOGP
Honda sucht weiter nach dem Weg, für alle Fahrer das richtige Motorrad zusammenzustellen. Stefan Bradl kommt mit dem 2021er-Chassis, das er selbst entwickelt hat, sehr gut klar, das kann man von den LCR-Piloten Takaaki Nakagami und Álex Márquez nicht behaupten. Nach den bösen Stürzen in Portimão hat Nakagami wieder einen 2020er-Rahmen probiert, und nachdem er ein gutes Gefühl damit hatte, wurden beide Motorräder damit ausgerüstet. Der Japaner wurde regelrecht beflügelt, qualifizierte sich für die zweite Startreihe und wurde im Rennen Vierter

MOTO2
Tom Lüthi konnte auch in Jerez nicht das Gefühl finden, nach dem er bei seiner Kalex sucht. Nach einem enttäuschenden 26. Startplatz kam er als 19. ins Ziel. Nun will der Schweizer in dieser Woche mit seinem Team und seinem Teamkollegen Bo Bendsneyder gemeinsam in Barcelona trainieren, dann will er versuchen, seinen Kopf freizubekommen, und hofft, so in Le Mans zu alter Form zu finden.

MOTO3
Maximilian Kofler kam diesmal nicht in die Punkte. Zunächst war er im Pulk auf dem Weg nach vorn, doch dann ließen seine Reifen nach, er rutschte mehrmals neben die Streckenbegrenzung, bekam eine Long-Lap-Penalty und wurde schließlich 19.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Jerez (E) – 2. Mai 2021 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 101,729 km über 23 Runden à 4,423 km. 30 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	23	39.09,188 min	1.41,505 min	25
2.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	23	+1,722 s	1.41,371 min	20
3.	Sam Lowes (GB)	Kalex	23	+2,229 s	1.41,313 min	16
4.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	23	+3,019 s	1.41,597 min	13
5.	Raúl Fernández (E)	Kalex	23	+8,571 s	1.41,394 min	11
6.	Xavi Vierge (E)	Kalex	23	+12,181 s	1.41,824 min	10
7.	Ai Ogura (J)	Kalex	23	+12,313 s	1.41,939 min	9
8.	Joe Roberts (USA)	Kalex	23	+12,523 s	1.42,065 min	8
9.	Áron Canet (E)	Boscoscuro	23	+14,407 s	1.42,155 min	7
10.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	23	+17,152 s	1.42,233 min	6
11.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	23	+18,071 s	1.42,080 min	5
12.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	23	+18,720 s	1.42,245 min	4
13.	Stefano Manzi (I)	Kalex	23	+25,775 s	1.42,396 min	3
14.	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	23	+25,896 s	1.42,404 min	2
15.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	23	+27,326 s	1.42,403 min	1
16.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	23	+31,359 s	1.42,554 min	-
17.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	23	+35,845 s	1.42,691 min	-
18.	Celestino Vietti (I)	Kalex	23	+36,433 s	1.42,620 min	-
19.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	23	+38,197 s	1.42,645 min	-
20.	Yari Montella (I)	Boscoscuro	23	+39,789 s	1.42,868 min	-
21.	Tony Arbolino (I)	Kalex	23	+40,083 s	1.42,919 min	-
22.	Taiga Hada (J)	NTS	23	+1.02,980 min	1.43,678 min	-
23.	Tommaso Marcon (I)	MV Agusta	23	+1.20,544 min	1.44,554 min	-
	Nicht gewertet:					
	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	14	+1 Runde	1.42,143 min	-
	Simone Corsi (I)	MV Agusta	11	+10 Runden	1.42,631 min	-
	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	11	+12 Runden	1.43,033 min	-
	Héctor Garzo (E)	Kalex	7	+18 Runden	1.42,195 min	-
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	4	+20 Runden	1.42,811 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	69
2.	Lowes	66
3.	R. Fernández	63
4.	Bezzecchi	56
5.	Di Giannantonio	52
6.	Roberts	31
7.	Canet	30
8.	Vierge	26
11.	Schrötter	20
24.	Lüthi	1

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	100
2.	Boscoscuro	36
3.	MV Agusta	4

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	132
2.	Elf Marc VDS Racing Team	89
3.	Sky Racing Team VR46	69
8.	Liqui Moly IntactGP	25

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Gardner	1.40,667 min
2.	Di Giannantonio	1.40,738 min
3.	Bezzecchi	1.40,753 min
4.	R. Fernández	1.40,808 min
5.	Lowes	1.40,833 min
6.	Vierge	1.41,038 min
7.	A. Fernández	1.41,210 min
8.	Roberts	1.41,235 min
9.	Ogura	1.41,251 min
10.	Dixon	1.41,266 min
11.	Canet	1.41,329 min
12.	Navarro	1.41,458 min
13.	Bulega	1.41,521 min
14.	Ramirez	1.41,704 min
15.	Bendsneyder	1.41,714 min
16.	Beaubier	1.41,736 min
17.	Arenas	1.41,933 min
18.	Schrötter	1.41,945 min
19.	Manzi	1.41,483 min
20.	Garzo	1.41,521 min
21.	Baldassarri	1.41,557 min
22.	Chantra	1.41,601 min
23.	Dalla Porta	1.41,636 min
24.	Arbolino	1.41,675 min
25.	Corsi	1.41,705 min
26.	Lüthi	1.41,841 min
27.	Montella	1.41,974 min
28.	Syahrin	1.42,124 min

Moto3

Wunderkind Pedro Acosta siegt



Wieder die #37: Seine Gegner räumten sich in der Zielkurve ab, Pedro Acosta gewann vor Romano Fenati (#55)

MOTOGP

Dritter Sieg in Folge, 95 von 100 möglichen Punkten eingesammelt, mehr als doppelt so viel wie sein nächster Verfolger. Super-Rookie Pedro Acosta bricht alle Rekorde.

Von: **Dian Sulistiyowati**

So einen hat es noch nie gegeben. Aus welcher Sicht man Pedro Acosta auch betrachtet, er hat alle seine Vorgänger übertroffen. In der 72-jährigen Geschichte der Motorrad-WM hat noch niemand bei seinen ersten vier Rennen immer auf dem Podest gestanden, und drei Siege hatte in seinem Alter auch noch niemand. Am Donnerstag saß er in der Pressekonferenz zwischen den MotoGP-Stars. Normalerweise wird kein Moto3-Pilot dahin eingeladen. Mit ihm machte man eine Ausnahme, und selbst dort stand er seinen Mann. Und

Moto3

Dupasquier weiter stabil in den Punkten

Vier Rennen, viermal in den Punkten. Jason Dupasquier erfreut das Prüstel-Team immer mehr. In Jerez wurde der Schweizer hervorragender Siebter.

Beide Prüstel-Piloten starteten mit einem guten Gefühl ins Wochenende. Jason Dupasquier qualifizierte sich auch für die Q2, wo er den 14. Startplatz herausfuhr. Von dort kämpfte er sich in die Top 10 vor und blieb das gesamte Rennen über in der Führungsgruppe. Mit dem siebten Platz im Ziel fuhr der 19-jährige Schweizer das beste Ergebnis seiner Karriere ein. Auch Ryusei Yamanaka beendete das Rennen in den Top 10 – und das trotz einer Long-Lap-Penalty. „Wir sind sehr gut in das Wochenende gestartet", freute sich Dupasquier. „Ich fühlte mich bereit für das Rennen, ich war ruhig und motiviert. Meine Rundenzeit im Qualifying waren gut, aber nicht gut genug für die ersten beiden Reihen, wie ich gehofft hatte. Das Ziel im Rennen war dann, in der Spitzengruppe zu sein. Ich habe das ganze Rennen hart gearbeitet, und wir haben den siebten Platz belegt. Ich kann mit der Arbeit, die wir geleistet haben, sehr zufrieden sein. In Le Mans gibt es mehr!" ■



POLARITY PHOTO

Dupasquier (#50): Bestes Resultat

MotoGP Rookies Cup

Grober Frühstart u

Mit seinem Sieg im zweiten Rennen übernahm der Spanier Daniel Holdago die Führung in der Cupwertung. Noah Dettwiler fuhr in die Top 10.

Gegen diesen Frühstart war auch der von Jorge Lorenzo in Austin 2014 eine Anfängernummer. Der Franzose Bartholomé Perrim fuhr aus der letzten Startreihe los und am ganzen Feld vorbei, das Rennen wurde abgebrochen. Das wiedergestartete Rennen gewann David Muñoz vor Iván Ortolá und Diogo Moreira. Das zweite Rennen wurde zur Beute des 16-jährigen Spaniers Daniel Holgado, der in der letzten Kurve die Angriffe von Diogo Moreira und Alex Millan abwehrte und mit dem Sieg auch die Cup-Führung übernahm.

Noah Dettwiler, der in der Woche vor dem Rennen seinen 16. Geburtstag gefeiert hatte, machte sich ein verspätetes Geschenk. Nachdem er bereits im ersten Rennen Zwölfter wurde, legte er im zweiten noch einen drauf und fuhr erstmals in die Top 10. „Ich hatte bereits in FP1 ein gutes Gefühl", freute sich Dettwiler. „Im Qualifying habe ich keine gute Runde hinbekommen, aber der 15. Startplatz war auch nicht so schlecht. Im ersten Rennen hat in den ersten beiden Runden etwas gefehlt, aber danach ging es ganz gut. Im zweiten Rennen war ich sogar in der vorderen Gruppe dabei, und wenn wir auch etwas den Anschluss verloren haben, in der letzten Kurve konnte ich mir den zehnten Platz erkämpfen."

Auch für Jakob Rosenthaler ging das zweite Rennen auf, er erkämpfte sich in der Zielkurve den 14. Platz. „Ich bin noch nie in Jerez gefahren, so war das Wochenende nicht einfach", erklärte der 14-jährige Österreicher. „Bis zum Rennen ging es aber ganz gut. Im ersten

fröhlich weiter

alle dort Anwesenden waren sich einig: Dieser Junge wird eher früher als später gegen sie fahren. Marc Márquez, Fabio Quartararo, Franco Morbidelli, Francesco Bagnaia und Maverick Viñales lobten den Goldjungen in höchsten Tönen, doch selbst den Druck, der dadurch entstand, bewältigte er, und als es in der letzten Runde drauf ankam, war er wieder fehlerfrei.

Dabei war es alles andere als ein leichtes Rennen. Zwar verabschiedete sich Pole-Sitter und Vorjahres-Sieger Tatsuki Suzuki früh durch Sturz, aber Tech3-KTM-Pilot Deniz Öncü machte seinem um ein Jahr jüngeren Markenkollegen unmissverständlich klar, dass der Sieg nur über ihn gehen würde, und schob sich immer wieder an Acosta vorbei, wenn dieser sich an die Spitze setzte. Doch in der letzten Runde machte es Acosta entschiedener, konnte in Turn 6 auch mit wimmerndem Vorderreifen die Linie halten, als er an Öncü vorbeizog. Und die letzte Kurve bremste er so spät und perfekt an, dass es keinen Platz mehr für einen Angriff gab. Öncü wollte es trotzdem wissen, ihm klappte das Vorderrad ein und er riss gleich noch Jaume Masiá und Darryn Binder mit ins Verderben. „Ich hatte mit Aki Ajo ausgemacht, dass, wenn es nicht geht, ich einfach so viele Punkte wie möglich mitnehme", gestand Acosta. „Aber ich habe gesehen, dass ich gewinnen kann, und so habe ich meine Chance genutzt." Und so jonglierte er auf dem Siegerpodest auch fröhlich mit dem Siegerpokal. Der Teenager Acosta war erstmals zum Vorschein gekommen.

Peter Öttl konnte sich richtig freuen. Romano Fenati war die ganze Zeit im Führungspulk, konnte sich immer wieder an die Spitze setzen und war zum Schluss der erste Nutznießer der Havarie. „Wir haben die Bremsstabilität deutlich verbessern können", erklärte Fenati. „So kann ich nun richtig angreifen. Aber in Le Mans müssen wir einen weiteren Schritt machen." ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Jerez (E) – 2. Mai 2021 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,306 km über 22 Runden à 4,423 km. 28 Fahrer gestartet, 24 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 18 Grad Celsius, Asphalt 27 Grad Celsius.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Pedro Acosta (E)	KTM	22	39.22,266 min	1.46,341 min	25
2.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	22	+0,417 sec	1.46,409 min	20
3.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	22	+0,527 sec	1.46,318 min	16
4.	Andrea Migno (I)	Honda	22	+0,548 sec	1.46,344 min	13
5.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	22	+0,971 sec	1.46,328 min	11
6.	Carlos Tatay (E)	KTM	22	+0,997 sec	1.46,221 min	10
7.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	22	+1,043 sec	1.46,402 min	9
8.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	22	+1,144 sec	1.46,648 min	8
9.	Xavier Artigas (E)	Honda	22	+1,383 sec	1.46,306 min	7
10.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	22	+1,596 sec	1.46,449 min	6
11.	Izan Guevara (E)	GasGas	22	+3,986 sec	1.46,158 min	5
12.	Filip Salac (CZ)	Honda	22	+4,389 sec	1.46,484 min	4
13.	Sergio Garcia (E)	GasGas	22	+5,191 sec	1.46,164 min	3
14.	Yuki Kunii (J)	Honda	22	+7,204 sec	1.46,536 min	2
15.	Stefano Nepa (I)	KTM	22	+8,194 sec	1.46,545 min	1
16.	Kaito Toba (J)	Honda	22	+12,822 sec	1.46,729 min	–
17.	Riccardo Rossi (I)	KTM	22	+12,869 sec	1.46,808 min	–
18.	Andi Farid Izdihar (RI)	KTM	22	+12,990 sec	1.46,934 min	–
19.	Maximilian Kofler (A)	KTM	22	+17,318 sec	1.46,694 min	–
20.	Deniz Öncü (TR)	Honda	22	+18,162 sec	1.46,217 min	–
21.	Jaume Masiá (E)	KTM	22	+19,439 sec	1.46,427 min	–
22.	Darryn Binder (ZA)	KTM	22	+25,337 sec	1.46,581 min	–
23.	Lorenzo Fellon (F)	KTM	22	+32,323 sec	1.47,225 min	–
24.	Adrian Fernández (E)	Honda	22	+46,228 sec	1.47,638 min	–
	Nicht gewertet:					
	Dennis Foggia (I)	Honda	19	+3 Runden	1.46,621 min	-

nd super Dettwiler

Rennen lag ich schon auf Platz 19, da hat mich aber jemand kurz vor Schluss abgeräumt. Im zweiten Rennen konnte ich gut mithalten und überholen, und zum Schluss konnte ich mich in der Gruppe um den 14. Platz durchsetzen."

Freddie Heinrich hatte weniger Glück. „Es war ein wirklich durchwachsenes Wochenende", so der 16-jährige Deutsche. „Mein erster Start war richtig gut, der nach dem Rennabbruch leider weniger. Immerhin konnte ich mich in der Gruppe durchsetzen. Im zweiten Rennen konnte ich mich ganz gut nach vorne kämpfen, aber in der siebten Runde bin ich gestürzt." ■ IP

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Daniel Holdago (E)	71
2.	David Alonso (COL)	67
13.	Noah Dettwiler (CH)	10
18.	Jakob Rosenthaler (A)	4
20.	Freddie Heinrich (D)	2



GOLD&GOOSE

Holdago (#96) vor Moreira (#92)



GOLD&GOOSE

Dettwiler Aug in Aug mit dem Sieger

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	95
2.	Antonelli	44
3.	Migno	42
4.	Fenati	40
5.	Masiá	39
6.	Binder	36
7.	Sasaki	33
8.	Rodrigo	25
11.	Dupasquier	24
22.	Kofler	3

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	100
2.	Honda	72
3.	Husqvarna	40
4.	GasGas	36

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	134
2.	Avintia Esponsorama Moto3	58
3.	Rivacold Snipers Team	52
4.	Solunion GasGas Aspar	48
5.	CarXpert PrüstelGP	46
6.	Indon. Gresini Racing Moto3	43
7.	Sterilgarda Max Racing Team	40
8.	Petronas Sprinta Racing	36

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Suzuki	1.45,807 min
2.	Alcoba	1.45,932 min
3.	Migno	1.46,007 min
4.	Rodrigo	1.46,048 min
5.	Fenati	1.46,166 min
6.	McPhee	1.46,185 min
7.	Binder	1.46,288 min
8.	Sasaki	1.46,312 min
9.	Antonelli	1.46,440 min
10.	Öncü	1.46,449 min
11.	Guevara	1.46,522 min
12.	Salac	1.46,566 min
13.	Acosta	1.46,667 min
14.	Dupasquier	1.46,714 min
15.	Masiá	1.46,843 min
16.	Tatay	1.47,060 min
17.	Artigas	1.47,517 min
18.	Kunii	1.47,686 min
19.	Yamanaka	1.46,579 min
20.	Izdihar	1.46,737 min
21.	Garcia	1.46,754 min
22.	Fernández	1.46,763 min
23.	Foggia	1.46,777 min
24.	Rossi	1.46,830 min
25.	Nepa	1.46,839 min
26.	Toba	1.46,867 min
27.	Kofler	1.47,114 min
28.	Fellon	1.47,686 min



Das war knapp: Aegerter (#77) verpasste den Sieg wegen zu viel Gas

GLAENZEL

Aegerter mittendrin

Auch wenn Dominique Aegerter den Sieg knapp verpasste, so hat sich der Schweizer eine gute Ausgangsbasis geschaffen. Lukas Tulovic wurde abgeschossen.

Von: **Imre Paulovits**

Vor zwei Wochen noch purzelten die Rekorde, doch nun konnten die MotoE-Piloten von vorn anfangen. Bei dem ungewohnt kühlen Wetter in Jerez mussten sie ihre Abstimmungen neu finden, dazu wurde das Rennen durch die Einführung des neuen Schnelllade-Geräts am Startplatz um eine Runde gegenüber dem Vorjahr verlängert. Lukas Tulovic war trotzdem guter Dinge. „Mein Team versteht es sehr gut, mir ein gutes Motorrad hinzustellen, und ich lerne von ihnen unheimlich viel“, so der 20-Jährige. „Ich kam am Freitag nur langsam in Fahrt, dazu hatte ich das falsche Medikament gegen meine Allergie genommen und fühlte mich elend. Aber mein Team hat das Motorrad gut überblickt, wir sind zu einer Abstimmung aus den Tests zurückgegangen, und das hat dann gut funktioniert.“ Tulovic ließ es dann richtig krachen und war lange Zeit Schnellster der E-Pole. Auch Dominique Aegerter konnte die Zeit des deutschen Nachwuchspiloten nicht unterbieten, erst Eric Granado überflügelte ihn, und so konnte Tulovic vom zweiten Startplatz aus ins Rennen gehen. Nach dem Start ging er gar in Führung, doch in dem Gemenge der ersten Runde wurde er mehrmals nach außen gedrängt und verlor einige Plätze. Dann kam es ganz dick: Fermin Aldeguer, der im Qualifying mit einem sauberen dritten Platz brilliert hatte, räumte ihn in der zweiten Runde ab. „Wir hatten große Hoffnungen für dieses Rennen“, sagte Tulovic enttäuscht. „Aber der ganze Tag war schon merkwürdig. Dass das Rennen vom Vormittag auf den Nachmittag verschoben wurde, hatte vieles durcheinandergebracht. Dann hatte ich aber einen Superstart, ich konnte Granado vor der ersten Kurve außen herum überholen. Aber vor der Kehre drängte jeder innen rein, ich wurde nach außen gedrängt und verlor meinen Rhythmus. In der zweiten Runde schnitt mir einer dann komplett den Weg ab, ich konnte nirgends hin, so sind wir beide gestürzt. Nach so einem tollen Start ohne Punkte abzureisen, ist schon bitter. Wir sollten in Le Mans aber mit dem gleichen Speed weitermachen.“

Gute Ausgangslage

Auch Dominique Aegerter war nicht glücklich, dass das Rennen von ursprünglich zehn Uhr vormittags auf nach dem MotoGP-Rennen verlegt wurde, weil zuvor das Moto2-Warm-up sich verzögert hatte. „Den ganzen Tag zu warten, nachdem man im Kopf bereits im Rennmodus war, war sicherlich nicht optimal“, so der routinierte Schweizer. „Dazu waren die Gripverhältnisse bei den wärmeren Temperaturen und nach dem MotoGP-Rennen ganz anders.“

Eric Granado, der schon im Qualifying brilliert hatte, schlug ein gewaltiges Tempo an, Aegerter hatte sich in einer Gruppe mit Alessandro Zaccone und Jordi Torres verkeilt, der Brasilianer hängte sie ab. Doch dann stürzte Granado, und der Kampf in der Gruppe ging nun um den Sieg. Aegerter hatte etwas Reserven, doch Zaccone machte alles dicht. Dann wollte Aegerter in der letzten Runde vor der Kehre vorbei, doch er hatte einen argen Rutscher ausgangs Turn 5 und er kam nicht mehr nah genug dran. Aber mit dem zweiten Platz hat seine Saison trotzdem einen guten Anfang genommen. „Ich habe bei zu viel Schräglage zu viel Gas gegeben und hatte fast einen Highsider“, verriet Aegerter. „Aber ich kann mit diesem zweiten Platz zufrieden sein. Meine direkten Titel-Gegner sind entweder gestürzt oder ich habe sie hinter mir gelassen, ich habe eine gute Ausgangslage.“ ■

ERGEBNIS

Jerez (E): 2. Mai 2021

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Alessandro Zaccone (I)	14.33,776 min
2.	Dominique Aegerter (CH)	+0,419 s
3.	Jordi Torres (E)	+0,614 s
4.	Mattia Casadei (I)	+4,273 s
5.	Miquel Pons (E)	+6,105 s
6.	Matteo Ferrari (I)	+6,704 s
7.	Hikari Okubo (J)	+8,574 s
8.	Andrea Mantovani (I)	+10,734 s
9.	María Herrera (E)	+11,322 s
10.	Yonny Hernandez (COL)	+11,438 s

CUP-ENDSTAND

1.	Zaccone	25 Punkte
2.	Aegerter	20
3.	Torres	16
4.	Casadei	13
5.	Pons	11
6.	Ferrari	10
7.	Okubo	9
8.	Mantovani	8
9.	Herrera	7
10.	Hernandez	6



MOTOGP

Sieger Alessandro Zaccone vom Pramac-Team



MOTOGP

Sektdusche für Aegerter, Zaccone und Torres (v. l.)



TECH3

Lukas Tulovic: Tolles Trainingsergebnis


Geschafft: Stefan Bradl (#65) gewinnt in Estoril vor Julián Simón

2SNAP

Bradl regiert die Welt

Mit dem Sieg beim Grand Prix von Portugal 2011 holte sich Stefan Bradl die WM-Führung in der Moto2 und baute das Polster aus, mit dem er am Ende des Jahres der erste deutsche GP-Weltmeister seit Dirk Raudies 1993 wurde.

Von: **Imre Paulovits**

Stefan Bradl grinste verschmitzt vom Podest, während sich das Kiefer-Team in den Armen lag. Von seiner dritten Pole-Position in Folge hatte der Deutsche seinen zweiten Saisonsieg geholt. Damit hatte er sich die WM-Führung zurückerobert, die er in Jerez an Andrea Iannone abgeben musste. Da sich sowohl der Italiener als auch Tom Lüthi abgelegt hatten, hatte Bradl nun nach drei Rennen bereits 13 Punkte Vorsprung.

Der Augsburger war damals 21 Jahre alt, konnte aber bereits auf einige Hochs und Tiefs in seiner Karriere zurückblicken. 2005 war er Deutscher Meister bei den 125ern, im Jahr danach hatte er aber eine WM-Saison zum Vergessen. Nach Verletzungen und nur einem Punkteresultat in Brünn wurde er aus seinem KTM-Vertrag entlassen. Er fand Unterschlupf bei Alberto Puigs 125er-Team, warf aber beim Drill im Wintercamp des Spaniers vorzeitig das Handtuch und wollte gar seine Rennfahrer-Karriere beenden. Über das Blusens-Team und die Spanische Meisterschaft ging es aber weiter, Bradl gewann diese und konnte auch wieder in der WM fahren. Mit einem siebten Platz in Misano und einem sechsten in Estoril zeigte er sein Talent auf. Im Kiefer-Team konnte er 2008 zwei Siege und sechs Podestplätze herausfahren und wurde WM-Vierter. 2009 sollte er in die 250er-Klasse aufsteigen, doch das geplante Honda-Team kam nicht zustande, auch mit Kiefer und Aprilia bei den 125ern war kein Podestplatz und nur der zehnte WM-Rang drin. Trotzdem stiegen sie 2010 in die neu geschaffene Moto2 auf. Und beim vorletzten Rennen in Estoril konnte Bradl mit einem Sieg zeigen, dass er sich vollends auf das größere Motorrad umgestellt hatte.

Mit Kalex zum Höhenflug

Im Herbst 2010 beschlossen Bradl und Kiefer überraschend, von Suter auf Kalex zu wechseln. Das deutsche Fahrwerk wurde im ersten Jahr der Moto2 außer beim Pons-Team nur beim Wildcard-Einsatz von Sascha Hommel auf dem Sachsenring eingesetzt, während Suter erster Hersteller-Weltmeister der Moto2 wurde. Bradl kam auf Anhieb mit dem neuen Motorrad klar und zeigte schon bei den Wintertests überzeugende Leistungen. Als die Saison in Katar begann, dominierte er das Wochenende. Von der Pole-Position führte Bradl das gesamte Rennen an und gewann schließlich mit 4,330 Sekunden Vorsprung auf Andrea Iannone und 5,137 Sekunden auf Tom Lüthi.

Auch in Jerez war Bradl Trainingsschnellster, doch im Rennen bei Nieselregen wurde er nur Fünfter. Iannone gewann mit 7,8 Sekunden vor Lüthi und übernahm die WM-Führung. Bradl startete in Estoril abermals von der Pole-Position und übernahm auch gleich die Führung. Diesmal konnte er jedoch nicht gleich davonfahren, denn zunächst nahm ihm Lüthi die Führung ab. Doch dann stürzte der Schweizer, Iannone ging vorbei – und legte sich ebenfalls hin. Schließlich machte sich noch Julián Simón über den Deutschen her, aber Bradl konnte sich in der letzten Runde durchsetzen.

Aufstieg des Überfliegers

Zu diesem Zeitpunkt hatte Marc Márquez null Punkte. Der 125er-Weltmeister von 2010 hatte sich in Katar bei seinem Moto2-Debüt zwar gleich auf den zweiten Platz qualifiziert, legte sich im Rennen aber spektakulär ab. In Jerez wurde er von Jules Cluzel abgeräumt, in Estoril warf er selbst um und bugsierte dabei Scott Redding mit in den Kies. Doch von da an gab es kein Halten mehr für den damals 18-Jährigen: Er gewann in Le Mans seinen ersten Moto2-Grand-Prix, arbeitete bis Motegi mit weiteren sieben Siegen seinen 61-Punkte-Rückstand auf Bradl ab und übernahm die WM-Führung. In Australien holte sich der Bayer die WM-Führung wieder zurück. In Malaysia stürzte Márquez im ersten Training, verletzte sich einen Sehnerv und konnte die letzten beiden Rennen nicht mehr fahren. Bradl wurde Weltmeister. ■


Steile Lernkurve: Marc Márquez gewann nach Portugal sieben Rennen

2SNAP

ERGEBNIS

Grand Prix von Portugal 2011, Moto2

	Fahrer	Fahrwerk	Zeit
1.	Stefan Bradl (D)	Kalex	44.40,765
2.	Julián Simón (E)	Suter	+ 0,147
3.	Yuki Takahashi (J)	Moriwaki	+ 6,188
4.	D. Aegerter (CH)	Suter	+ 16,822
5.	Simone Corsi (I)	FTR	+ 17,076
6.	Pol Espargaró (E)	FTR	+ 25,956
7.	R. Krummenacher (CH)	Kalex	+ 26,102
8.	Alex Baldolini (I)	Suter	+ 26,333
9.	Mike Di Meglio (F)	Tech3	+ 26,636
10.	Tito Rabat (E)	FTR	+ 29,077

Superbike-WM

Für fünf Jahre Most

Tschechien hat wieder einen Superbike-WM-Lauf. Aber nicht in Brünn, sondern in Most, nicht weit von der sächsischen Grenze

Von: **Imre Paulovits**

Ein alter Bekannter in einer neuen Rolle: Das Autodrom von Most gibt es bereits seit 1983, es gab dort bereits zahlreiche Rennen zur IDM und zur EM, dazu haben die DTM und zahlreiche GT-Klassen dort ihre Rennen abgehalten und auch die Truck-EM hatte dort gastiert. Doch einen Weltmeisterschaftslauf für Motorräder gab es dort noch nie, und so stand die Strecke auch immer im Schatten des Grand-Prix-Kurses von Brünn. Doch die Brünner verweigerten die Neuasphaltierung, die die MotoGP verlangte, dafür hat es im letzten Jahr massiv Arbeiten in Most gegeben. Und die Mühen haben sich gelohnt: Josef Zajicek, der CEO des Autodroms Most, hat vergangene Woche einen Vertrag über fünf Jahre für die Superbike-WM unterschrieben. So soll die Strecke unterhalb der historischen Burg bis einschließlich 2025 fest im Kalender verankert werden.

Wenn die Corona-Situation es bis dahin zulässt, dass die Rennen wieder vor Publikum durchgeführt werden können, und auch die Reisebeschränkungen wieder gelockert werden, dürfte es auch aus Deutschland regen Andrang von den Fans geben. Mit Jonas Folger fährt ein deutscher Top-Pilot auf BWW in der Superbike-WM, und dass das Sachsenring-Rennen von 1992 bis 1995 in Most ein Exil fand, dürften die ostdeutschen Fans auch nicht vergessen haben. ■



MOTODROM MOST

Autodrom Most: Superbike-WM-Austragungsort für die nächsten fünf Jahre

SUPERBIKE-WM 2021

21.–23.05.	Aragón/E
28.–30.05	Estoril/P**
11.–13.06.	Misano/I
02.–04.07.	Donington/GB*
23.–25.07.	Assen/NL
06.–08.08.	Most/CZ
20.–22.08.	Navarra/E**
03.–05.09.	Magny-Cours/F
17.–19.09.	Barcelona/E
24.–26.09.	Jerez/E
01.–03.10.	Portimão/P
15.–17.10.	Villicum/RA**
12.–14.11.	Mandalika/RI***

*Nur SBK
**Nur SBK und SSP600
***Homologation steht noch aus

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM
Das 8-Stunden-Rennen in Oschersleben wird 2021 definitiv nicht stattfinden. Nachdem der geplante Termin am 23. Mai wegen der Corona-Vorschriften nicht gehalten werden konnte, versuchten FIM, Eurosport-Events und die Rennstrecke, einen Ersatztermin zu vereinbaren, vorzugsweise im August. Doch da sich keine Möglichkeit finden ließ, musste das Rennen aus dem Kalender der 2021er-Saison genommen werden.

IDM
Valentin Debise wird in diesem Jahr in zwei Klassen in der IDM antreten. Der 29-jährige Franzose wird im Team von Emil Weber in der Supersport 600 und bei den Superbikes eine Kawasaki an den Start bringen, wobei die Königsklasse eindeutig Priorität hat. Weber ist begeistert von seinem Fahrer, obwohl er ihn in diesem Jahr noch nicht persönlich gesehen hat. Aber Debise ist auch in der französischen Meisterschaft in beiden Klassen unterwegs und hat bislang sieben von acht Rennen gewonnen. Beim Auftakt in Le Mans siegte er in allen vier Rennen, in Nogaro in beiden Superbike-Rennen sowie im zweiten Supersport-Rennen. Im ersten wurde er Zweiter.

Motorrad-WM

Sachsenring ohne Fans

Die gute Nachricht: Der Sachsenring-Grand-Prix wird am 20. Juni stattfinden. Die schlechte: ohne Zuschauer!

Von: **Peter Mayer**

Nachdem der deutsche Grand Prix auf dem Sachsenring in der vergangenen Saison den Corona-bedingten Einschränkungen zum Opfer fiel, wird er in diesem Jahr stattfinden. Das teilte die Sachsenring Event GmbH mit. Auch der ursprünglich geplante Termin vom 18.–20. Juni bleibt unverändert. Doch mit größter Wahrscheinlichkeit wird der GP wegen der geltenden Corona-Maßnahmen ohne Zuschauer stattfinden müssen. Bei seiner letzten Austragung 2019 hatten nach offiziellen Angaben 201 162 Fans über die drei Veranstaltungstage die Tribünen gefüllt. Damit war der Motorrad-GP die zuschauerstärkste Sportveranstaltung Deutschlands.

Das zu erwartende Defizit ist als Investition in die Zukunftssicherung des Rennens anzusehen, denn eine erneute Absage des Sachsenring-GP würde die Verhandlungsposition des ADAC mit der Dorna für künftige Veranstaltungen erheblich schwächen. Während viele andere GP direkt oder indirekt staatlich subventioniert sind, fließen hierzulande öffentliche Gelder für Motorsportveranstaltungen sehr spärlich. ■



SACHSENRING

Die MotoGP-Asse werden voraussichtlich vor leeren Rängen fahren

„Man kann nichts planen“

Mit 31 sitzt Max Dilger bereits seit 26 Jahren auf dem Speedwaybike. Elf Jahre lang fuhr der Badener als Profi in England und Polen, bis ihm Corona letztes Jahr einen Strich durch die Rechnung machte.

Von: **Thomas Schiffner**



SCHIFFNER

Sie haben sehr früh mit dem Bahnsport begonnen, oder?
Ja, 1994 habe ich mein erstes Rennen in der Schülerklasse in Homberg/Ohm auf einer 50er mit Sondergenehmigung gefahren, weil ich noch nicht sechs Jahre alt war. Mein Vater ist damals Seitenwagen gefahren, aber das wollte ich nicht, weil du als Gespannfahrer immer Ärger mit dem Beifahrer hast.

Als Sie 18 waren, ist 2008 plötzlich und unerwartet Ihr Vater Bernd verstorben. Wie haben Sie nach diesem Schicksalsschlag den Übergang in die Profikarriere geschafft?
Ich kannte ein Leben ohne Bahnsport gar nicht. Es war die Leidenschaft. Und es gab viele Menschen, die mir den Rücken gestärkt haben. Michael Wiehl, Manfred Scheffzyck, später auf der Langbahn Alfred Behringer und Daniel Baier, Gary Southgate und einige Mechaniker haben es ermöglicht, dass es weiterging.

Nach der Ausbildung zum Zweiradmechaniker sind Sie dann direkt als Speedway-Profi eingestiegen?
Ja. Im August 2009, nach der Prüfung, war ich schon in England. Ich bin im Sommer in England, in Polen und in Deutschland gefahren, im Winter habe ich dann immer gearbeitet.

Bis 2020 Corona begann …
Ja, das war schwierig und ist es bis heute. Das Schlimmste ist, dass man nichts planen kann. Ich fahre dieses Jahr für Wittstock in der zweiten polnischen Liga. Da heißt es, in drei Tagen geht’s los, du musst dein Equipment fertig und alles vorbereitet haben, du musst rennfit sein und trainieren. Das ist alles mit Kosten verbunden. Und dann kommt die nächste Verschiebung.

Weiß man jetzt, ob und wann es in Polen losgeht?
Mein Verein Wittstock ist in ständigem Kontakt mit dem Gesundheitsamt und mit der polnischen Föderation. Für die Heimrennen in Wittstock gibt es momentan keine Genehmigung, nicht mal ohne Zuschauer.

Warum ist Speedway in Polen so viel erfolgreicher als in Deutschland?
In Polen steckt ein ganz anderer Markt dahinter. Allein die TV-Rechte sind dort Millionen wert. Es gibt große Sponsoren, die Medienwirksamkeit ist eine ganz andere. Speedway kennt in Polen jeder.

> „Seit 26 Jahren mache ich das mit großer Leidenschaft. Ich habe noch kein Ablaufdatum.“
>
> Max Dilger

Seit 2015 fahren Sie nun außer Speedway auch Langbahnrennen – entgegen dem Trend bei vielen deutschen Fahrern.
Als Schüler bin ich ja auch schon Langbahn gefahren. Da ich viele freie Wochenenden hatte, ergab sich durch die Verbindung mit Alfred Behringer und Daniel Baier die Möglichkeit, auf die Langbahn zu gehen. Ich konnte mich dann nach einem Jahr schon für den Grand Prix qualifizieren. Ich habe in den letzten Jahren auf der Langbahn gezeigt, dass ich konstant nicht schlecht unterwegs bin. Es macht Spaß und füllt den Rennkalender.

Viele Speedwayfahrer lächeln über die Langbahnfahrer, sie seien für Speedway zu schlecht. Wo liegt der Unterschied?
Man kann das nicht vergleichen. Das sind zwei verschiedene Sportarten, wie Motocross und Enduro. Man muss anders fahren, und die Motorrad-Abstimmung ist eine ganz andere.

In Anbetracht der Corona-Situation nun schon in der zweiten Saison: Was planen Sie für die Zukunft? Ist man versucht, irgendwann einfach hinzuwerfen?
Ich habe mit 31 Jahren noch kein Ablaufdatum. Seit dem fünften Lebensjahr mache ich das mit viel Leidenschaft, Ehrgeiz und großem Zeitaufwand. Solange der Erfolg da ist und es mir Spaß macht, will ich das auch noch ein paar Jährchen machen. ■



SCHIFFNER

Momentan nur Training: Max Dilger wartet auf den Saisonbeginn

---

Max Dilger

Geburtstag: 14. Juli 1989
Geburtsort: Lahr
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2013: Speedway-Paar-Europameister
2019: Langbahn-WM, Platz 9, Speedway-Bundesliga-Meister (Brokstedt)
2020: Langbahn-WM, Platz 9, Grasbahn-EM, Platz 5

HOBBYS
Snowboarden, Fitness, Joggen

Titel für KTM

ALIGN MEDIA

KTM-Star Cooper Webb siegte mit einer tadellosen Leistung beim WM-Finale in Salt Lake City und beschenkte sich und die Mattighofener mit dem prestigeträchtigen Supercross-Titel. Erzrivale Ken Roczen lag zunächst auf Siegkurs, baute nach Rennhälfte aber extrem ab und erreichte abgeschlagen als Zehnter das Ziel.

Von: **Frank Quatember**

Der Showdown in Utah war ein Spiegelbild der gesamten Saison. Der Thüringer Ken Roczen startete enorm stark und voller Zuversicht, doch auf Dauer hatte er dem kompromisslosen Fahrstil von Cooper Webb nichts entgegenzusetzen. Mit dem achten Saisonsieg des untersetzten Amerikaners endete eine ungemein spannende und hochklassige Supercross-WM. Bis zum letzten Rennen hatte der Honda-Werkspilot Ken Roczen die Entscheidung offengelassen. Doch Webb präsentierte sich trotz seines fast uneinholbaren Vorsprungs in der WM-Tabelle auch im letzten Rennen gewohnt siegeshungrig. Für Roczen bleibt nach der momentanen Enttäuschung auf der Habenseite, die beste SX-Saison seines Lebens abgeliefert zu haben. Die Schwächen minimieren und die Stärken stabilisieren, dann kann es 2022 mit dem ersehnten Titel klappen. Auf WM-Platz 3 landete Titelverteidiger Eli Tomac.

Anderson unter Druck

Doch alles der Reihe nach. Im ersten Vorlauf der 450er-Klasse schaffte Kawasaki-Star Eli Tomac tatsächlich einen Startsieg – für ihn so selten wie ein Sechser im Lotto. Ken Roczen lag zunächst auf Position 3, quetschte sich aber schnell mit Kontakt am Franzosen Musquin vorbei und suchte nun das Hinterrad von Tomac. Die Suche war allerdings nicht erfolgreich, Tomac verteidigte den Vorsprung und siegte vor dem Mattstedter. Rang 3 belegte „Rastaman“ Malcolm Stewart (Yamaha).

Im zweiten Vorlauf führte Husky-Pilot Jason Anderson die Meute aus der ersten Kurve an. Hinter „El Hombre“ fuhr sich Cooper Webb langsam für den Endspurt warm, setzte Anderson mit seinem unglaublichen Kurvenspeed mächtig unter Druck. In der Schlussrunde kämpften sechs Piloten innerhalb von drei Sekunden um die Plätze. Auf der letzten Rille rettete sich Anderson ins Ziel, gefolgt von Webb und Aaron Plessinger auf der Factory-Yamaha.

> „Was für ein verrücktes Jahr! Ich kam zu ruhig in die Saison, da gab es für mich nur eine Option: Kopf runter, Gas geben und mir den Hintern aufreißen.“
>
> SX-Weltmeister Cooper Webb

Das Finale stand an, und vor einer erstaunlichen Fankulisse war es Kenny Roczen, der sich in der Startkurve erneut gegen Marvin Musquin durchsetzen konnte und die Spitze übernahm. Ein Auftakt nach Maß für den Herausforderer. Doch WM-Spitzenreiter Webb ließ sich nicht lange zum Tanz bitten und setzte sich energisch an das Hinterrad des Thüringers. Das war der Zweikampf, den alle Fans sehen wollten! Es folgte die Show des Cooper Webb, der mit dem Deutschen in den ersten Runden ein bemerkenswertes Katz-und-Maus-Spiel veranstaltete. Aber Roczen wehrte sich, und plötzlich machte der starke zweite Honda-Pilot



HRC

Wieder geführt, wieder nicht gewonnen: Vizeweltmeister Ken Roczen



ALIGN MEDIA

Der letzte Finalstart: Vorne sind Sexton (#23), Musquin (#25) und Roczen (#94) – Webb nirgendwo

Chase Sexton enormen Druck auf Webb. Sexton fackelte nicht lange und zog mit irrem Speed im Waschbrett am KTM-Star vorbei. Zwei Hondas lagen nun in Front, doch von Teamtaktik keine Spur: Sexton fuhr ohne zu verschnaufen auf Roczen auf und passierte den Teamkollegen wie kurz zuvor Cooper Webb.

Zweimal Rot vor Webb

An diesem Punkt des Rennens hätte Webb die Beine hochnehmen und das Rennen beherrscht zu Ende fahren können. Doch diese Option existiert nicht in der Welt eines Champions wie Webb. Der „Pitbull" sah zweimal Rot vor sich, erhöhte die Schlagzahl und saugte sich erneut an Roczen heran. Wenige Minuten vor Ende war es so weit: Webb drängte ausgangs einer Kurve mit einem harten Manöver den Deutschen beiseite und übernahm Platz 2. Dieser Moment war der endgültige K.o.-Schlag für Kenny, der komplett Rhythmus und Linie verlor und bis auf Platz 10 im Ziel durchgereicht wurde – sein schlechtestes Resultat in 2021.

Webb wollte jetzt natürlich auch den Sieg, und gegen seinen berühmten Last-Minute-Punch hatte Sexton null Chance. „Was für ein verrücktes Jahr!", jubelte Webb im Ziel. „Es fühlt sich verdammt gut an, diese Saison mit einem Sieg und Titel Nummer 2 zu beenden. Ich kam zu ruhig in die Saison, von da an gab es nur eine Option: Kopf runter, Gas geben und mir den Hintern aufreißen. Ich bedanke mich bei allen! Aber jetzt brauch ich erst mal ein kaltes Bier!" In der Schlussrunde kassierte auch noch Marvin Musquin den Honda-Rookie Sexton und sorgte damit für einen Doppelsieg der Mattighofener. „Wow, das war ein irre schnelles Rennen!", schnappte der schmächtige Franzose nach Luft. „Das war eine harte Saison, aber ich habe gezeigt, dass ich immer noch Speed und Ausdauer habe. Wir sehen uns nächstes Jahr."

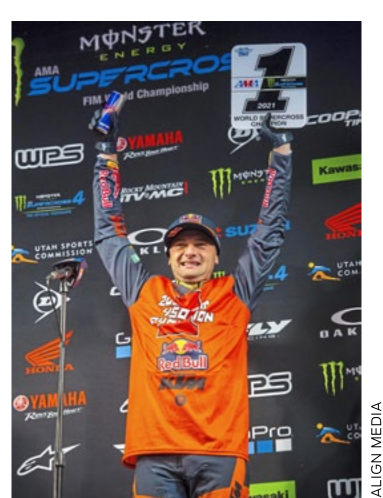
Ferrandis bester Rookie

Hinter dem Dritten Chase Sexton komplettierte mit Dylan Ferrandis und Malcolm Stewart ein Yamaha-Duo die Top 5. Zusätzlich zu Platz 4 wurde Ferrandis mit der Auszeichnung „450er-Rookie des Jahres" bedacht. Yamaha-Mann Aaron Plessinger lag lange auf Kurs Top 5, verlor aber in der Schlussphase gegen Joey Savatgy und Justin Barcia. Einen ganz bitteren Abend erlebte Husqvarna-Pilot Jason Anderson, der seinem hart erkämpften Vorlaufsieg im Finale den Tribut zollen musste. Zum durchwachsenen Start kam ein extrem harter Zweikampf mit Justin Barcia, der Anderson zu viele Körner kostete und letztlich zur Aufgabe zwang.

KAWASAKI

Diese Saison nur Dritter: Eli Tomac

Last but not least muss erwähnt werden, dass die Veranstalter der SX-Serie es trotz Corona geschafft haben, eine absolut hochwertige WM mit Zuschauern zu organisieren. Das ist alles andere als selbstverständlich in diesem von der Pandemie geprägten Jahr 2021 – Respekt! ■



ALIGN MEDIA

Hintern aufgerissen: Cooper Webb

SUPERCROSS-WM

Salt Lake City (USA), 1. Mai

Platz	Fahrer	Marke
1.	Cooper Webb (USA)	KTM
2.	Marvin Musquin (F)	KTM
3.	Chase Sexton (USA)	Honda
4.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
5.	Malcolm Stewart (USA)	Yamaha
6.	Joey Savatgy (USA)	KTM
7.	Justin Barcia (USA)	GasGas
8.	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
9.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
10.	Ken Roczen (D)	Honda
11.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
12.	Max Anstie (GB)	Honda
13.	Benny Bloss (USA)	Honda
14.	Tyler Bowers (USA)	Kawasaki
15.	Kyle Chisholm (USA)	Yamaha

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 17 Läufen

Platz	Fahrer	Punkte
1.	Cooper Webb	388 Punkte
2.	Ken Roczen	353
3.	Eli Tomac	326
4.	Justin Barcia	289
5.	Aaron Plessinger	264
6.	Malcolm Stewart	248
7.	Dylan Ferrandis	237
8.	Jason Anderson (USA), Husqvarna	237
9.	Marvin Musquin	231
10.	Joey Savatgy	207
11.	Dean Wilson	165
12.	Chase Sexton	162
13.	Broc Tickle (USA), Honda	128
14.	Martin Davalos (EC)	124
15.	Zach Osborne (USA), Husqvarna	123

NACHRICHTEN

POLNISCHE LIGA OHNE WITTSTOCK

Da die „Wölfe" Wittstock von den Behörden keine Genehmigung für Rennen mit Zuschauern erhielten, musste der polnische Verband für die 2. polnische Speedway-Liga einen neuen Kalender ohne die Brandenburger erstellen. Der Saisonstart kommendes Wochenende war alternativlos. Somit starten vier polnische Vereine, Daugavpils (LV) und erstmals die Landshut „Devils" am Wochenende. Landshut muss am Samstag zuerst in Lettland antreten, das Rennen (12.00 Uhr) wird vom polnischen Bezahlsender Motowizja TV und von Niederbayern TV live übertragen. Wittstock gab seine Fahrer (u. a. Erik Riss, Max Dilger) frei, damit sie sich andere Vereine suchen können.

SPEEDWAY-EM OHNE QUALILÄUFE

Wegen der angespannten Corona-Situation hat die FIM Europe alle Qualifikationsläufe zur Speedway-EM gestrichen. Vor der Finalserie wird lediglich die EM-Challenge am 22. Mai in Krsko (SLO) ausgetragen. Die vierteilige Finalserie findet erneut fast ausschließlich in Polen statt. Das zweite Finalrennen soll jedoch am 26. Juni in Güstrow sein.

Speedway-EM 2021:
12.06. Bydgoszcz (PL)
26.06. Güstrow (D)
03.07. Danzig (PL)
10.07. Rybnik (PL)

THURY BEENDET SAISON IM HOFFNUNGSLAUF

Das Finale der Lites-Klassen in Salt Lake City war auch für den 28-jährigen Schneeberger Dominique Thury vorerst das letzte Supercross-Rennen. Der deutsche Yamaha-Pilot kam in seinem Vorlauf der Westcoast-Meisterschaft auf Rang 16 ins Ziel. Im folgenden Hoffnungslauf wurde der Sachse guter Sechster, verpasste damit aber knapp das Finale der 22 besten Piloten der Ost- und der Westküstenmeisterschaft.



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



1930 Alfa Romeo 6C 1750 GS, mehrmaliger Mille Miglia Teilnehmer, Matching Numbers. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



1961/65 Alfa Romeo 2600 Spider, in erstklassigem Zustand... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Bentley



1955 Bentley S1 Continental Drophead Coupé, siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



1930 Bentley 6 ½ Litre Speed Six, siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

BMW

Leistungskit alle 40i ca. 324 kW/440 PS u. 600 Nm inkl. Vmax, Kits für fast alle BMW/Mini. www.wintertuning.de H



BMW 2800 CS, Bj. 12/1969, 120000 km, 125 kW (170 PS), silber, 2 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, Alu, H-Kennz., Velours, neuer TÜV möglich, VB 43.500,- €. Chiffre 3680337

mehr: motor-klassik.de Nr. 56356

Ferrari

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H



575 F1 Maranello, 2003, orig. 26300 km, dt. Fzg., 2. Hd., gr. KD + ZR neu, perfekt, 89.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56336



1964/66 Ferrari 275 GTS, mit Historie und nur Original ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H



Ghibli SS, Bj. 1971, 179 kW (243 PS), silber mit cognacfarbenem Interieur. Nur 2 Vorbesitzer, aus berühmter Rosso Bianco Collection gekauft und seitdem umfangreich restauriert. 8 Zylinder, LHD, H-Kennz., Holzlenkrad, Speichenräder, Leder, Klima, 215.000,- €. 14129 Berlin, Tel. 0172/3049947

mehr: motor-klassik.de Nr. 56295

Mercedes



E220D, AMG Cabrio, 9000 km, 2 J. MB Garantie, EZ 12.2017, Service Neu. NP 67.497,-, Volla. nur 37.950,- €. 0170/6823950

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56370



CLS 350 d 4MATIC Burmester/Comand, Distr., EZ 03/2019, 32114 km, 210 kW (285 PS), obsidianschwarz, Leder, Navi, SD, SHZ, 51.900,- € (MwSt. awb.). Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Straße 359, 73312 Geislingen, 07331/7170127, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56361



1955/63 Mercedes 190 SL, im Originalzustand oder authentisch restauriert... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

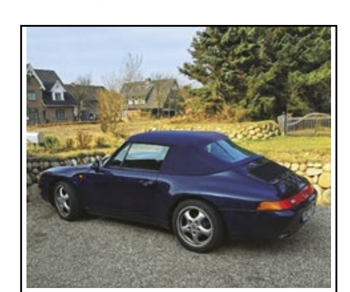


SL 320, 12/97 2. Hd., 197000 km, Top gepflegt, unfallfr, Leder, 16.500,-. 0171/7556467



www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Porsche 991, Bj. 12/2014, 47500 km, unfallfrei, achatgrau met., Klappenauspuff, 2. Hd., VB 72.500,- €. Tel. 06206/710252



Carrera 993, einer der letzten luftgekühlten 993 Cabrios deutscher Herkunft. Das Fahrzeug ist im sehr gepflegten Originalzustand, lückenlos gewartet, vorgenommene Restaurierung dokumentiert, mit Gutachten. Tolle Farbkombination Außenfarbe blau/Leder blau/Verdeck blau. Bj. 10/1997, 149000 km, 210 kW (286 PS), ozeanblaumetallic, 2 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, Alu, Leder, Klima, SHZ, VB 75.000,- €. Tel. 0174/7968590

mehr: motor-klassik.de Nr. 56297

997 Turbo-Motor, kompl. mit Turbolader, Mod. 2008 (M9770), 3.6 ltr., 480 PS, 3000 km gelaufen. Tel. 0160/7225622

Renn/Rallye







www.berlin-tuning.com H



Suche Wiesmann-Roadster mit V8-Motor., nur unfallfrei. Tel. 0160/1484849



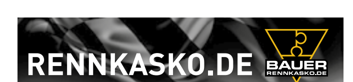
Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H







Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H





MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 21/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,20 ❑ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

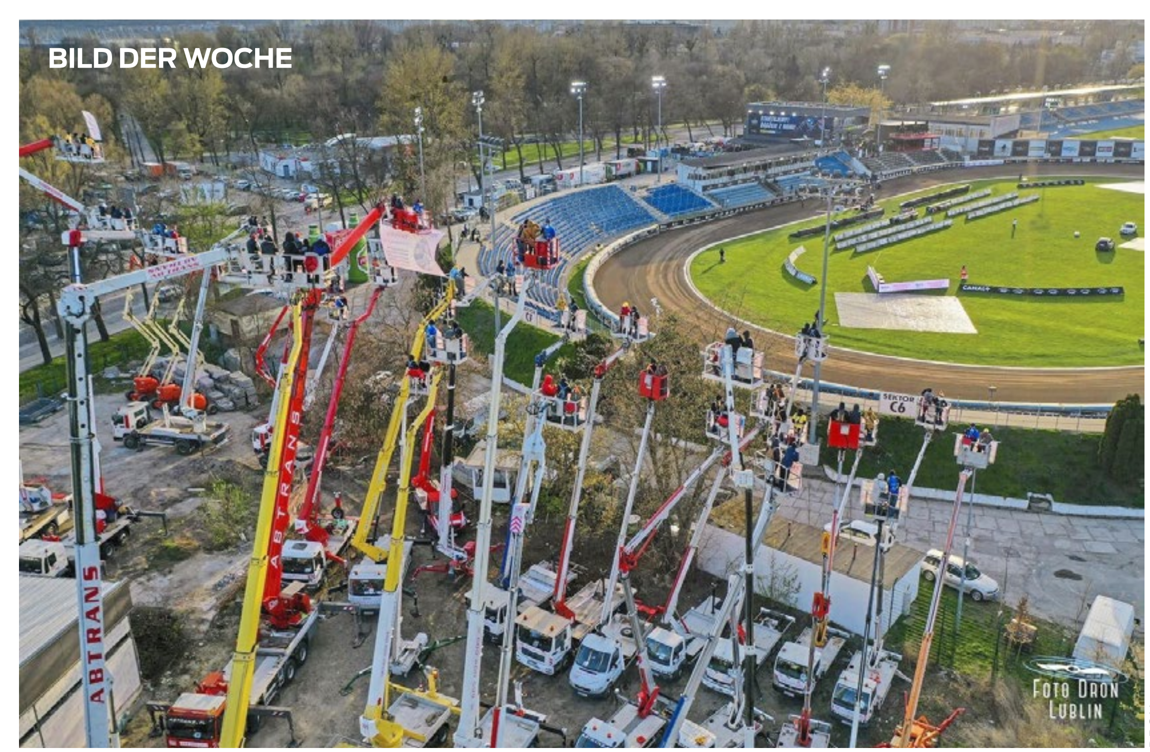
PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe



DRON

Speedway-Rennen in Polen finden weiter ohne Zuschauer statt. Aber gegen Geld gibt es einige exklusive Plätze für Fans

Kindergarten-Serie

Zur Formel E in Valencia
MSa 20/2021

Mit Motorsport verbinde ich das Prinzip eines Verbrennungsmotors, gerne auch mit alternativen Brennstoffen. Elektroserien kombinieren neuzeitliche Medientrends und Antriebskonzepte. Deshalb ist das für mich kein Motorsport. Für die Anhänger dieser Wettbewerbe werden sich Plattformen in anderer Form etablieren. In einem gedruckten Medium auf Papier, das sich Motorsport aktuell nennt, ignoriere ich weiter jegliche Berichterstattung zu diesen Themen.

Jörg Hammerschmidt
D-90766 Fürth

Welch eine Kindergartenserie. Um künstlich Spannung zu erzeugen, werden den Autos Elektroreserven gestrichen, wenn ein Safety Car für langsame Fahrt sorgt. Das ist so, als wenn die Rennleitung in der Formel 1 per Knopfdruck Sprit ablassen würde, damit es „spannender" wird.

Rudolf Kowalski
D-56072 Koblenz

Statt der Elektro-Seiten sollten besser Berichte über kleinere Rennen erweitert werden. Der historische Rennsport könnte auch intensiver behandelt werden. Für den E-Sport sollte MSa eine andere Zeitschrift auflegen, gerne auch mit dem Motorrad-Teil. Ich wäre gerne bereit, für einen erweiterten Teil Automobilsport mehr zu bezahlen.

Werner Rönnpag
D-46147 Oberhausen

Mit Kaffeepause

Zum neuen E-GT-Reglement
MSa 20/2021

Die Idee von Elekro-GT-Autos ist gut, ist doch der Straßenwagen deutlich besser zu erkennen! Könnten auch noch für teuer Geld eigene Akkus verbaut werden, könnte man der Leistungs- bzw. Reichweitenangst potenzieller E-Auto-Käufer werbewirksam entgegentreten. Und eine Kaffeepause beim Boxenstopp unterstützt auch den Sicherheitsaspekt. Der Motorsport muss sich mittelfristig der Politik unterordnen. Obwohl E-100-Fuels in der breiten Masse besser ankämen.

Michael Thomae
D-32427 Minden

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Termine

TV-Programm

Freitag, 07. Mai		
10.00	Formel 3 Barcelona, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.15	Formel 1 Barcelona, FP1 **LIVE**	Sky Sport F1*
11.20	Formel 1 Barcelona, FP1 **LIVE**	ORF 1
13.00	Formel 1 Barcelona, Teamchef-PK **LIVE**	Sky Sport F1*
13.50	Formel 3 Barcelona, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	Formel 1 Barcelona, FP2 **LIVE**	Sky Sport F1*
14.50	Formel 1 Barcelona, FP2 **LIVE**	ORF 1
Samstag, 08. Mai		
10.25	Formel 3 Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.45	Formel 1 Barcelona, FP3 **LIVE**	Sky Sport F1*
12.50	Formel 1 Barcelona, FP3 **LIVE**	ORF 1
14.00	Porsche Carrera Cup, Highlights Spa	Sport 1
14.30	Formel 1 Barcelona, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.40	Formel 1 Barcelona, Qualifying **LIVE**	ORF 1
14.55	Formel 1 Barcelona, Qualifying **LIVE**	SRF 2
15.30	Formel E Monaco, Vorber. & Rennen **LIVE**	SAT.1
16.30	Formel 3 Barcelona, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
18.00	F1 Barcelona, Qualifying (Zus./Wh. 21 Uhr)	Sky Sport News
18.10	Supercars Tailem Bend, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
Sonntag, 09. Mai		
ab 06.55	Supercars, 2. (Aufz.) & 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
ca. 11.30	24h-Quali-Rennen, Nürburgring **LIVE**	dabeiTV**
11.55	Formel 3 Barcelona, 3. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.30	Formel 1 Barcelona, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.00	Formel 1 Barcelona, Vorber. & Rennen **LIVE**	RTL
ca. 14.25	Formel 1 Barcelona, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1/SRF 2
19.00	F1 Barcelona, Rennen (Zus./Wh. 23 Uhr)	Sky Sport News
21.00	NASCAR Cup Series, Darlington **LIVE**	Sport 1+*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
23.30	Porsche GT Magazin	Sport 1

Livestream/Internet

Samstag, 08. Mai		
ab 07.50	Formel E Monte Carlo, alle Sessions **LIVE**	ran.de
ca. 13.00	TCR Europe Slovakiaring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 22.15	GTWC Magny-Cours, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 09. Mai		
ca. 13.45	TCR Europe Slovakiaring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 11.30	24h-Qualirennen, Nürburgring **LIVE**	YouTube
	auch: www.24h-rennen.de / www.sporttotal.tv	
ca. 14.30	GTWC Magny-Cours, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig **nur über MagentaTV

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
08.05.	Formel E, Monte Carlo	MC
08.05.	RCN/GLP 3. Lauf, Nürburgring	D
08./09.05.	GTWC Europe Sprint Cup, Magny-Cours	F
08./09.05.	TCR Europe, Slovakiaring	SK
08./09.05.	NASCAR Truck/Cup, Darlington	USA
08./09.05.	Supercars Australien, Tailem Bend	AUS
08./09.05.	Tourenwagen/BTCC, Thruxton	GB
09.05.	Formel 1, Barcelona (+ Formel 3)	E
09.05.	24h-Qualifikationsrennen, Nürburgring	D
Motorrad		
07.–09.05.	Hard-Enduro-WM, Extreme XL Lagares	P
08.05.	Speedway Daugavpils – Landshut, 2. poln. Liga	LV
09.05.	Moto3-Junior-WM/Moto2-EM, Jerez	E

Vorschau


WILHELM

Formel 1 – GP Spanien: Der F1-Zirkus reist von Portimão direkt nach Barcelona



WILHELM

DTM-Test Lausitzring: Letzter Probelauf vor dem Saisonstart



FIA FORMEL E

Formel E in Monaco: Die Elektro-Serie wagt sich auf die Grand-Prix-Strecke



CEV

Die Moto3-Junior-WM 2021 geht in Valencia in ihre nächste Runde